

V I E N A

PORT LA DUNĂRE

DIN cele mai îndepărtate timpuri, misiunea naturală a Dunării a fost să lege între ele națiunile a căror țări și imperii ea străbate, mijlocind și ușurând schimbul bogățiilor lor. N'au lipsit nici proiectele care prevedeau o mare dezvoltare a navigației pe Dunăre, dar acestea au rămas simple proiecte.

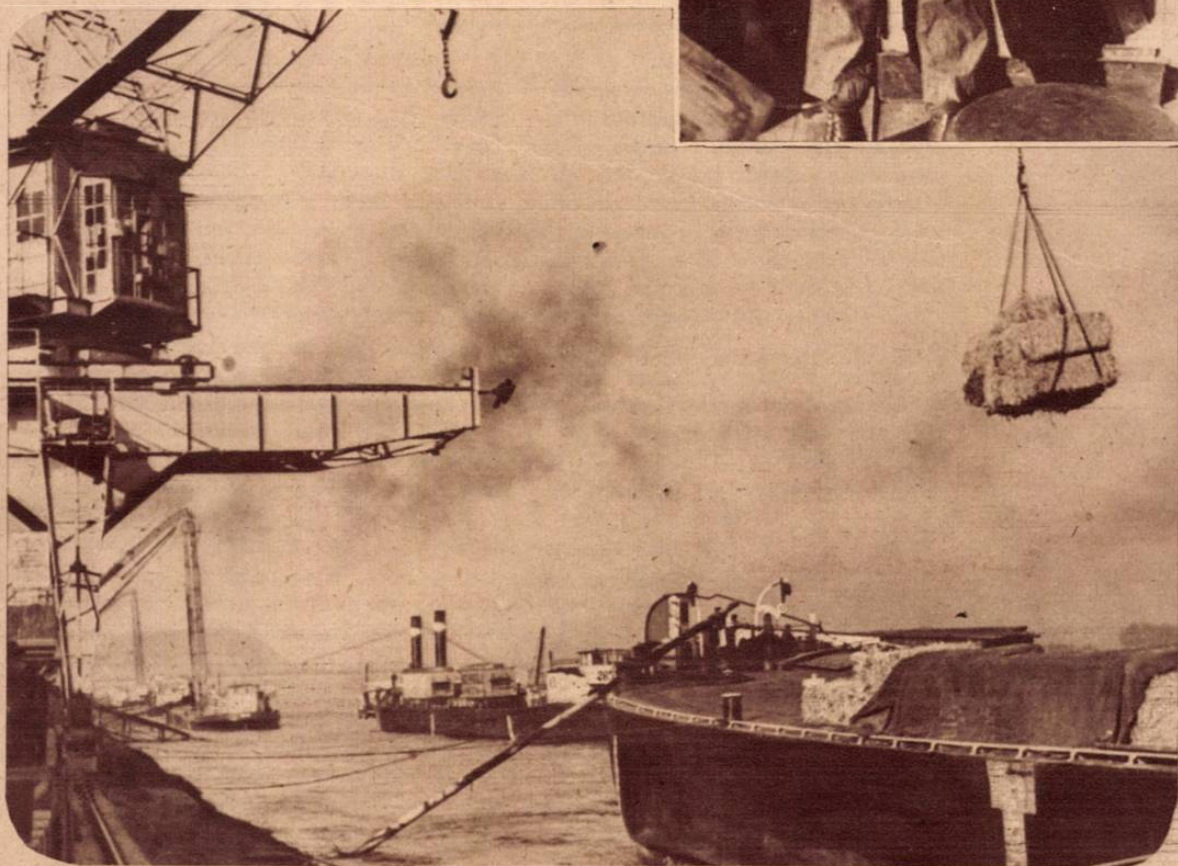
Deabia după ce Austria a fost reîncorporată la Marele Reich german, fapt care a dat un nou avânt vieții ei economice și după ce au fost adâncite legăturile comerciale dintre Reich și Sud-estul european, problema navigației pe Dunăre a devenit din nou de actualitate, conducerea de stat național-socialistă intervenind energic pentru a-i da o soluție. Astfel, portul Vienei va fi transformat într'un foarte important centru al navigației pe Dunăre, adâncirea albiei fluviului și realizarea canalului Rin-Main-Dunărea, deschizând noi și nebănuite perspective pentru comerț.

Prin înfăptuirea acestor planuri, Viena va deveni „Poarta Rasăritului” și va cunoaște o nouă înflorire. Deschiderea acestei mari și naturale căi comerciale, va da însă statelor dunărene un însemnat avânt economic și politic.

Lucrători și lucrătoare germane întreținându-se — în timpul unei pauze de lucru — cu un român depe unul din șleuri

Un român, conducător de șlep în portul Viena

Descărcarea mărfurilor în portul dunărean Viena



Albuminuria

depinde uneori de o dispoziție specială a rinichiului putând să se întâlnească la mai mulți membri ai aceleiași familii, nervoasă sau artritică. Ea nu reclamă atunci decât câteva precauțiuni: antisepsie și spălături renale prin administrare de Urodonal, adăugat la apa de masă în doză de o lingură la un litru.

Albuminuria adevărată provine fie din maladii infecțioase, din intoxicații, din turburări ale circulației, sau din afecțiuni ale rinichiului, precum: congestie, nefrită. Medicul consultant, va da toate directivele foloșitoare, însă cură de Urodonal va fi planșa de scăpare a albuminuricilor, asigurând descongestia rinichiului și ușurând eliminarea ureei, a acidului uric și a tuturor deșeurilor toxice.

Urodonal a fost recomandat de Profesorii Légerot, Lanceraux, Hérard, Huchard, E. Faivre, Pouchet, ca fiind distrugătorul și eliminătorul de elecție al tuturor elementelor nesănătoase cari compromit sănătatea. D-na J. L., din Drancy, ne scrie: „Urodonal este singurul produs care a fost în stare să mă scape de albumină”.

PENTRU A RĂMÂNE „TÂNĂRĂ”
ȘI SĂNĂTOASĂ LUAȚI..

URODONAL

antiuric perfect

LA FARMACII ȘI DROGUERII



ESTE UN PRODUS CHATELAIN, MARCA DE INCREDERE

NEVRARGYL

Dr. BOUSQUET



IN CUTII A 3 TABLETE ȘI A 20 TABLETE.

MERLE OBERON

MERLE OBERON, a cărei frumusețe rămâne intactă în orice împrejurare, este o fermecătoare apariție a ecranului. Lucrul acesta nu vă miră însă bineînțeles, când știți că are în jurul ei cel puțin o jumătate duzină de coafori și experți ai machiajului cari îi revizuiesc toaleta pentru fiecare scenă. Vă întrebați desigur, cu îndoială dacă ea este și în viața de toate zilele tot atât de impecabilă?

Ei bine, răspunsul la aceasta este „da”!

I-am făcut într-o zi o vizită excepțional de matinală și vedeta mi-a ieșit înainte câteva secunde după ce-i fusesem anunțată, într-o diafană toaletă albă din „peau d'ange” garnisită cu catifea chifon bleu. Părul ei castaniu cu ondulații mari îi cădea liber pe ceafă și nu avea pic de fard pe obraz.

Am văzut-o și în studio, și în intimitate, și pe stradă și în spitale, ducând daruri copiilor săraci; e pretutindeni aceeași frumusețe cu ochii migdalați.

Nu-i place totuși să fie văzută în public, deoarece se teme să nu-și decepționeze admiratorii.

Vedeta aceasta mignonă — căci are 1 m. 55 înălțime și e atât de subțirică încât te temi că s'ar frânge dacă ai atinge-o — a făcut o căsătorie ca în basme cu un om care a transformat-o dintr-o figurantă obscură, într-un star de celebritate mondială. Autorul acestei minuni este Alexandru Korda, producătorul filmelor ei. Domnul și Doamna Korda locuiesc acum într-o casă ce dă în Regent Park și pe care Merle a cumpărat-o acum doi ani, înainte de a se duce la Hollywood.

Cu un sentimental atașament pentru locurile unde a trăit o perioadă de grele începuturi, ea și-a ales o casă, pe aceeași stradă veche unde locuia cu mama ei în zilele când câștiga 2 lire și

10 șiling pe săptămână ca dansatoare într-un local de noapte. În momentul de față, ea încasează cam la vreo 30.000 lire de film.

Are o casă simplă, lipsită de orice pretenție, cu nouă încăperi și deosebindu-se de celelalte clădiri ale străzii printr-o fațadă albă și niște trepte de marmură. Interiorul e mobilat cu un gust delicat după dispozițiile actriței.

Una dintre manile ei, atunci când călătorește, este să colecționeze tabachere de argint. Și are actualmente vreo douăzeci de bucăți care decorează o mesuță de mahon, în salonaș.

Biblioteca e o simfonie în rose pal și verde, cu fotolii foarte confortabile. Cărțile se rânduiesc dealungul a doi pereți, iar în fundul încăperii se află un birou mare.

Lectura sa favorită sunt biografiile iar autorii pe care-i vezi mai mult în rafturile ei sunt Dorothy Parker, Wodehouse, Somerset Maugham, Chesterton și Sydney Horler.

Pe o mesuță joasă stau teanc numeroase caiete de note muzicale.

„Îmi place muzica foarte mult, îmi spune ea, nu însă și jazzul modern. Gust mult muzica de balet mai cu seamă dacă e însoțită de dans, dar tot Wagner e favoritul meu.

„Din muzică, cunosc și înțeleg foarte puțin” continuă vedeta modestă „dar știu ce-mi place și pot foarte bine să apreciez ceea ce bun”.

Gustul său pentru muzica clasică serioasă, se împerechiăză cu o mare ambiție de a interpreta roluri de tragedie.

Dar fizicul și temperamentul său vioi o indică foarte puțin pentru aceasta, lucru de care ea-și dă perfect de bine seama și mi-a mărturisit-o râzând. Apoi adaugă serioasă:

„Impresia asupra publicului e mai durabilă atunci când interpretezi roluri tragice.

„Cealaltă ambiție a mea este să filmez în „Viața Annei Boleyn” mama reginei Elisabeta. Încerc să-l conving pe bărbatul meu pentru o asemenea înscenare. Am citit toate cărțile ce s'au scris despre ea, ba am încercat chiar să scriu și eu un scenariu”.

Aci vom aminti că micul rol al Annei Boleyn, pe care Merle l-a jucat în „Private Life of Henry VIII” a fost începutul urcușului în cariera ei.

La etaj, se află dormitorul lui Merle, magnific mobilat în alb, cu un covor tot alb și polog de satin crême brodat cu verde. Parfumul ei favorit care este „Choking-ul” lui Schiaparelli răspândește o mireasmă dulce în cameră.

Dar aici vei căuta în zadar garderobul. Toaletele sale se află la un etaj superior în dulapuri ce se întind dealungul celor

patru pereți ai unei camere. Sunt niște dulapuri înalte până 'n tavan — pentru ca rochiile de seară să poată fi atârnate fără riscul de a le mototoli. Toalete splendide cumpărate dela marile case ale celor patru centre de creație ale modei: Londra, Paris, New-York și Hollywood, sunt depozitate între acești patru pereți. Dar nu toate sunt scumpe.

„Dacă văd o rochie de câțiva pfunzi și-mi vine bine, o cumpăr” spune Merle. „Am criteriile mele în alegerea unei toalete și nu-mi iau niciodată rochiile numai pentru că ar fi moderne sau costisitoare.” Pentru plării are un dulap special în care se află cel puțin o sută de bucăți. Unele sunt noi, altele numără câțiva ani. Magazinele de mode o atrag ca un magnet și Merle nu le poate rezista. Într'un alt dulap special amenajat, se află încălțăminte ei. Bucătăria, situată la subsol, e mobilată în roșu și alb. Pe jos are o mușama de un roșu viu, pereții, sobele electrice, mesele, sunt albe. Mânerele și robinetele, sunt roșii. Bucătăreasa are foarte puțină bătae de cap cu menu-urile Merle-ei. Actrița are gusturi foarte simple: lapte, salate verzi, fructe și legume. Dimineața, rareori se întâmplă să ia mai mult de un pahar cu zeamă de portocale, o cafea și o felie de pâine prăjită. Această frugală gustare i se servește în pat, atunci când nu lucrează în studio. Altfel, se scoală la 6.30 ia o cafea cu pâine prăjită și mănâncă mai târziu. Nu se întoarce acasă decât seara, când de regulă e atât de obosită încât se culcă imediat. Alexandru Korda este patronul soției sale. Ea are contract cu el pe încă trei ani și toate chestiunile comerciale relative la activitatea ei, sunt tranșate pe cale de scrisori, într'o frazeologie rece și formală. Una dintre clauzele contractului său era să nu se căsătorească fără consimțământul directorilor — dar cum ea s'a măritat cu unul dintre ei, lucrurile s'au aranjat destul de ușor.

Merle Oberon



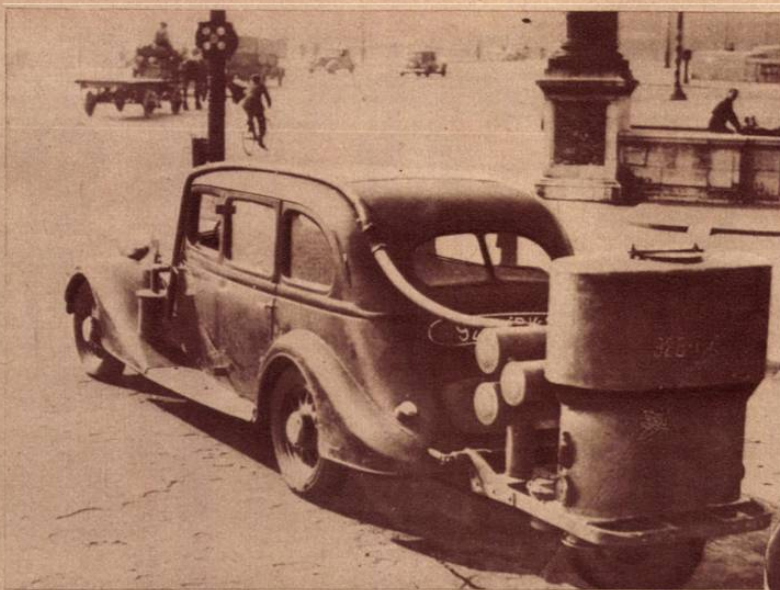
AUTOMOBILUL CU... GAZ

Această curioasă anexă de automobil a fost fotografiat în „Place de la Concorde”, din Paris. Din pricina lipsei de carburant, automobilele circulă acum cu ajutorul acestor generatoare de gaz

Un băiețuș de 16 ani, care face serviciu pe un vas german de transport, a fost decorat cu „Crucea de fier” pentru acte de bravură

O NOUĂ ARMĂ BRITANICĂ

În cursul raidurilor efectuate deasupra teritoriului inamic, englezii aruncă mai ales peste câmpiile de cereale și păduri, aceste plăci de fosfor, care expuse mai mult timp la soare, se aprind.



Un avion englez de vânătoare încercând să zboare deasupra teritoriului inamic, a fost doborât pe o plajă, de artileria antiaeriană



CUMPĂRAREA DE RADIO ESTE

ACUM MAI UȘOARĂ!

**Nu vă lipsiți de
cele 3 avantajii
ale acestui semn.**



Fiecare aparat de radio, ales anume pentru export dintre numeroasele aparate ale industriei germane, poartă acest semn, drept garanție a calității sale superioare.

La cumpărarea unui aparat de radio semnul desemnat este călăuză cea mai sigură. Aparatele elegante și capabile, care poartă acest semn, vă asigură 3 avantajii importante, care vă apără de orice deziluzii.

1. Perfecțiune tehnică unică.
2. Cea mai mare contravaloare pentru prețul plătit.
3. Formă elegantă și material de primă calitate.

CINE ASCULTĂ RADIO, ACELA ȘTIE TOT CE SE ÎNTÂMPĂ ÎN LUMEA ÎNTREAGĂ.

EVENTIMENTUL ZILEI



POLITICĂ



EXPEDIȚIUNI

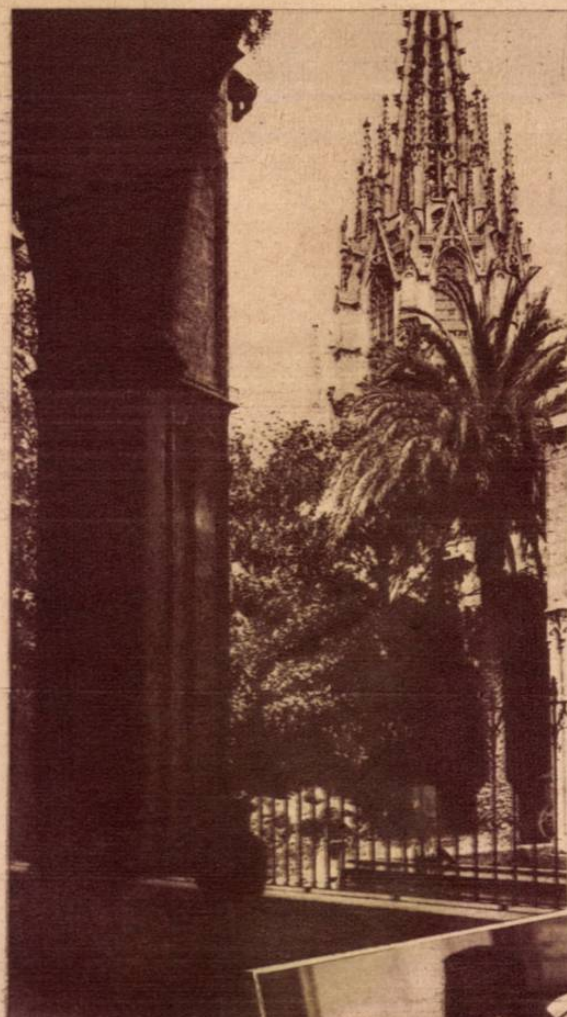


O CURIOASĂ TRADIȚIE A FETELOR MADRILENE

DUPĂ iureșul pustiitor al războiului civil și zilele de întunecată restriște, surisul, voioșia și soarele au revenit iarăși în Spania generalisimului Franco. Da, într'adevăr, în sufletul poporului pulsează astăzi o conștiință nouă, căci experiența mult prea dureroasă de acum doi ani n'a fost zadarnică și toți se simt gata să înfrunte orice altă primejdie pentru completa afirmarea a Patriei lor. Dar aceasta nu împiedică de fel ca poporul să se bucure din nou de propria sa viață și de cele mai dragi tradiții moștenite din bătrâni... Iată, spre exemplu, una dintre datinele mai caracteristice ale Madridului, datină prilejuită de sărbătoarea Sfântului Antonio din Padua care se prăznuiește în ziua de 13 August. Anul acesta, ea a fost celebrată cu o solemnitate mult mai impresionantă decât alteori și fotografiile reproduse aci dovedesc cât este de plăcut și pitoresc ritualul acestei tradiții.

BRUNET SAU BLOND

Sfântul Antonio, care a trăit în plin ev-mediu, dela 1195 până la 1231, a fost un teolog celebru și un înflăcărat evanghe-



capelă a Sf. Antonio din Florida, împodobită cu picturile marelui Francisco Goya și în ziua amintită, toate fetele madrilene, nelogodite încă, se duc la această biserică pentru a ruga pe îndurătorul sfânt să le înlesnească găsirea unui logodnic — „novio” — serios și blajin. Dar Sfântul Antonio e invocat și la alte națiuni de către fetele cari doresc un soț de ispravă. Numai că pentru madrilene el face ceva mai mult: *acelea cari se pe-*

Capela Sfântului Antonio, din Madrid.

izator, deoarece, printre altele, a cutreerat Africa în calitate de misiionar; dar pentru popor, mai ales, el este incarnarea bunătații și a smereniei creștinești. De aceea, din chipul lui emană un farmec cuceritor, iar în juru-i s'au împletit numeroase și delicate legende. La Madrid există vestita



Fete madrilene, în costumele lor tradiționale.

*Cum
va fi
logodnicul
meu?*

rindă pe sub bolțile capelei sale au puțină de-a ști dacă tânărul așteptat va fi blond sau brunet. Pentru a căpăta această bună-vestire ele trebuie să împlinescă un anumit rit. Orice fată, logodită, care trece prin templu, lasă într'un colțisor al capelei un ac cu gămălie. În scurtă vreme se adună astfel o grămăjoară și fetele fără logodnic, defilând prin fața ei, i-au fiecare, din mers, câte un ac. Dacă nimeresc unul negru, logodnicul va fi brunet, iar dacă acul este de culoarea argintului, va fi blond.

DUETE DE DRAGOSTE

Firește, nici una din ele nu crede cu-adevărat în această naivă legendă, dar obiceiul e prea gingaș și de aceea continuă să fie practicat. Din parte-i, Sfântul pare că surâde, îngăduitor, iertându-le nevinovata superstiție.

Dealtminteri, fetele știu, că el e bun și că nu le osândește surisul și voioșia. Atât e de adevărat încât, în ziua aceea, în grădina vastă care împrejmuește biserica, se instalează un întreg parc de distracții, cu întreceri de automobile, călușei, pavilionul cu minunății și un mare consum de „churros”, plăcinta tradițională.

Apoi, seara, înapoiindu-se acasă, fiecare dintre ele, visează apropiata logodnă, așa numita „noviaz-viazzo”. Și cât e de dulce și impresionantă instituția „noviaz” în Spania!

Ea se desfășoară după cele mai poetice forme ortodoxe. Se obișnuiește încă și astăzi ca tinerii să-și declare dragostea la ferestrele cu gratii, „el amor a la reja”. Convorbirile durează ore întregi, din amurg și până târziu noaptea, în taină, pe șoptite, ca la gratiile unei confesional și atunci se spune că ei „năpârlesc curca”, „pelanno la pava”.

Poate că în sufletul fetelor clocotește și melodia unei strofe din pătimașele lor cântece: „Dacă la noapte nu ieși la fereastră, mâine dimineată mă poți socoti printre cei morți”.

*Si esta noche non sales
a la ventana,
cuéntame entre los
muertos
a la mañana.*

Și toate păstrează cu sfințenie acul luat din templu care, atât de umil și lipsit de orice podoabă, pentru ele este aidoma unui juvaer, o anticipare a verighetei de nuntă...

Un grup de „logodnice” ieșind din biserică unde au asistat la ceremonia sărbătoarei Sf. Antonio.



OȘTIREA NOASTRĂ



În amplasamentele de artilerie, luneta de baterie cercetează zarea



Un grup de tancuri în repaus, înainte de mișcare



Un tun de munte în poziție de tragere

Fotografia în culori vă procură mai multă plăcere grație următoarelor două lucruri:

1. Aparatul **KINE-EXTRA** care vă evidențiază nuanțele cele mai subtile ale gamei cromatice, grație marelui geam mat al sistemului său „moro-ocular” care e cel mai bun critic și sfătuitor al Dvs.
2. Proectorul **SIMPLEX-DIASCOP**, cu proiecțiunea sa clară și luminoasă, pune în valoare în mod plastic toată frumusețea variată a filmelor Dvs. în culori!

Cereți prospecte gratuite și detalii la:
Ihagee Kamerawerk, Steenberg & Co., Dresden-Striesen 257
REPREZANTANȚA PENTRU ROMÂNIA „VENDITOR”
 Reprezentanțe de comerț **RENEE ADLER**, București, Calea Victoriei, 39



O piele sănătoasă...

este de cea mai mare importanță pentru copilul Dvs. Deaceea întrebuințați

NIVEA-SĂPUN PENTRU COPII.

Curăță pielea fără s'o irite și o fortifică totodată prin conținutul lui de „Eucerită”.



Pentru îngrijirea completă a copilului vă trebuie și:
NIVEA-pudră pt. copii și NIVEA-cremă pt. copii

DOCTOR ERICH WUCHER

(din Cernăuți)

FOST ASISTENT LA CLINICA DIN VIENNA
 S'a stabilit în București, Str. Aristide Briand 20 (fostă Regală)
 Bloc Carlton. Telefon 4.22.42.
 Boli de piele, păr, cosmetice, sexuale, femeii și sifilis. Tratamentul special, pentru hemo-
 roizi, varice și flebită. Raze X,
 Unde ultrasonice, Diatermie,
 Ultraviolete, etc
 CONSULT 8-1 ȘI 4-8

~~~~~  
 Suferiți de dureri de cap? Atunci luați **Temagin!**  
 Acest preparat medicinal încercat științific de o efica-  
 citate excepțională ajută chiar după 10 minute.  
**Temagin** -ul se găsește la orice farmacie în cutii a 2, 10  
 și 20 tablete.  
 ~~~~~

CITIȚI

MAGAZINUL

30 lei.

Programele tuturor posturilor eu-
 ropene pe toate gamele de undă
 sunt redade amănunțit
 în excelenta revistă

„RADIO”

SUNT VINDECABILE BOLILE DE PLĂMÂNI ?

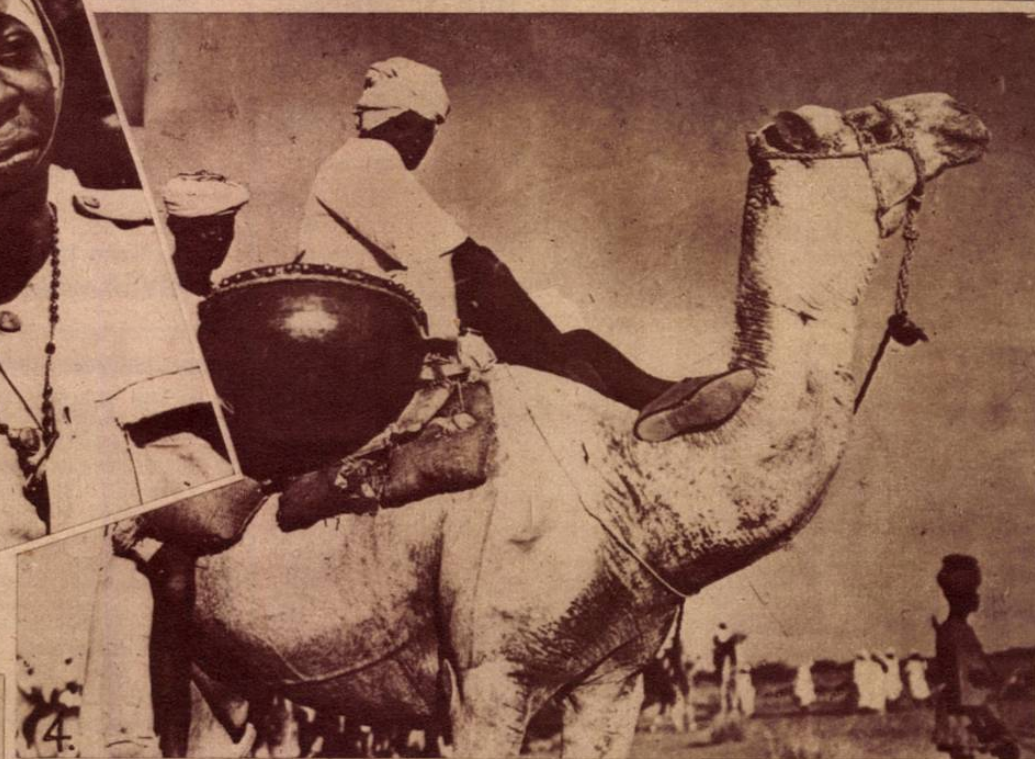
Toți acei cari suferă de astmă, tuberculoză pulmonară, și la laringe, catar la vârful plămânilor, tuse învechită, răgușală persistentă, gripă și n'au găsit vindecarea până acum primesc dela noi lămuriri, absolut gratuit și franco carte o cu multe ilustrații asupra temei: „Sunt vindecabile bolile de plămâni?”. A se scrie o carte poștală, francată cu 8 lei — la adresa exactă: **PUHLMANN & Co., BERLIN, 8.36, MIGGELSTRASSE 25-25 a.**

„REALITATEA ILUSTRATĂ”. Editura „Ziarul” S. A. R. București. Inscrisă sub Nr. 239, Reg. Publ. Periodice la Trib. Ilfov S. I. Com. Revistă săptămânală tipărită la Heliogravură și un supliment „De toate pentru toți”. Redacția și administrația, Sărindar 7, București. Tel. 3.84.30. CEC Poștal 4083-Red. responsabil: N. Ionescu. Prețul abonamentelor: un an (52 numere) lei 400; 6 luni (26 numere) lei 225; 3 luni (13 numere) lei 120. Anunțurile se primesc la administrația revistei. Plata taxelor poștale în numerar conform aprobării Direcției Generale P. T. T. Nr. 15.585/939.



BAZELE ENGLEZE

IN ORIENT



1. Un aviator italian decorat pe front.

2. IN EGIPT. — Un grup numeros de tankuri englezești așteaptă ordinul de înaintare. Precum vedem, în lagăr e liniște și chiar voie bună am putea spune, dar fără îndoială numai până în clipa când pe cer se va profila amenințarea bombardierelor italiene..

3. Un grup de prizonieri rodezieni, din Somalia britanică.

4. TRUPE COLONIALE IN PUSTIU. — Pe cămile, regimentele de indigeni înaintază spre câmpul de bătăie.

5. Iată pe credincioșii și valoroșii „Dubaii”, cari și în lupta pentru cucerirea Abisiniei au fost alături de trupele italiene, iar acum la Somalia lor văd, cu entuziasm, alipindu-se și Somalia britanică.

1 OCTOMBRIE 1940

10 LEI

COLECTIA



27 NOEM. 1940.

CA O INTOARCERE LA VECHEA ȘI TRAINICA TRADIȚIE CÂND REGELE TRĂIA ÎN MIJLOCUL NEAMULUI SĂU, M. S. REGELE MIHAI ȘI M. S. REGINA MAMĂ ELENA, ÎNSOȚIȚI DE DL. GENERAL ION ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI, AU FĂCUT MIERCURI O PLIMBARE, PE JOS, PE CALEA VICTORIEI, OVATIONATI FRENETIC DE MULTIMEA ENTUZIASMĂ A CETĂTENILOR.

M. S. REGELE MIHAI I și M. S. REGINA MAMĂ ELENA IN MIJLOCUL POPORULUI

MAJESTĂȚILE LOR REGELE MIHAI ȘI REGINA MAMĂ ELENA, ÎNȘOȚIȚI DE CONDUCĂTORUL STATULUI, AU STRĂBĂTUT MIERCURI, PE JOS, CALEA VICTORIEI



Sus: M. S. Regina Elena având în dreapta pe M. S. Regele iar în stânga pe dl. General Antonescu, Conducătorul Statului, eșind din Curtea Palatului Regal

Stânga: După ce-au vizitat magazinul Dragomir Niculescu, Majestățile Lor și dl. General Ion Antonescu, și-au continuat drumul pe Calea Victoriei, ovaționați frenetic de o mulțime entuziastă



POMENIREA LEGIONARILOR MARTIRI LA PREDEAL

La pioasa solemnitate a luat parte dl. General Ion Antonescu, Conducătorul Statului și Președintele Consiliului de Miniștri

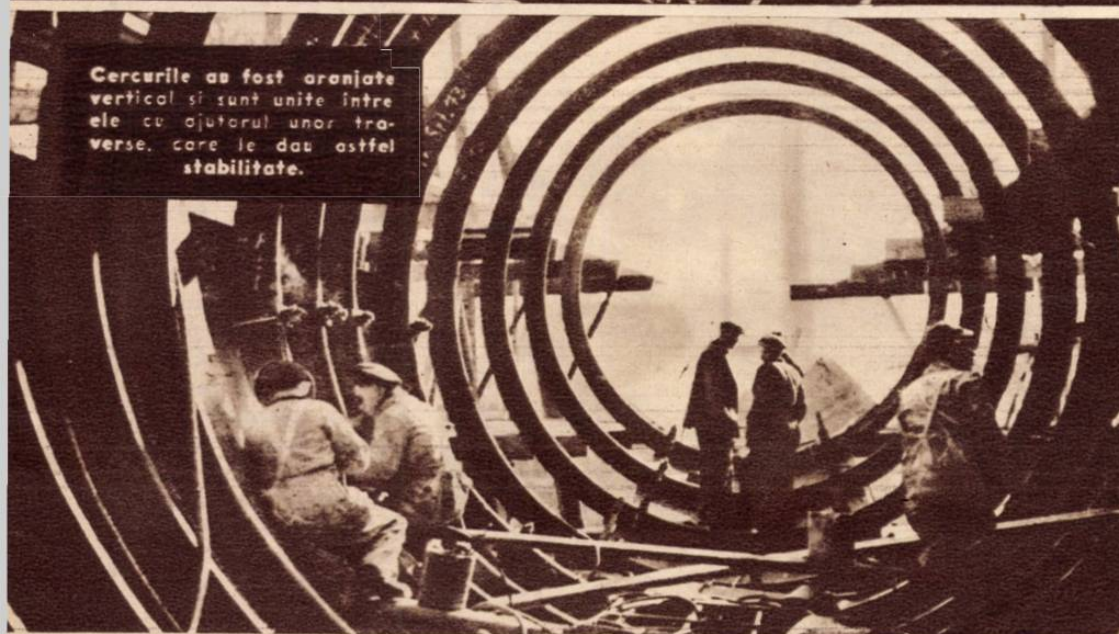
Sus: Dl. General Ion Antonescu, Conducătorul Statului și Președintele Consiliului de Miniștri, d-nii: Fabricius, ministrul Germaniei la București și dl. Pellegrino Chigi, ministrul Italiei la București asistând la parastasul celor 50 de legionari înmormântați la Predeal.

Stânga: După ce o companie a dat cuvenitele onoruri s'a oficiat un parastas la biserică și o slujbă religioasă la cimitir, unde s'a făcut apelul celor căzuți pentru Legiune.

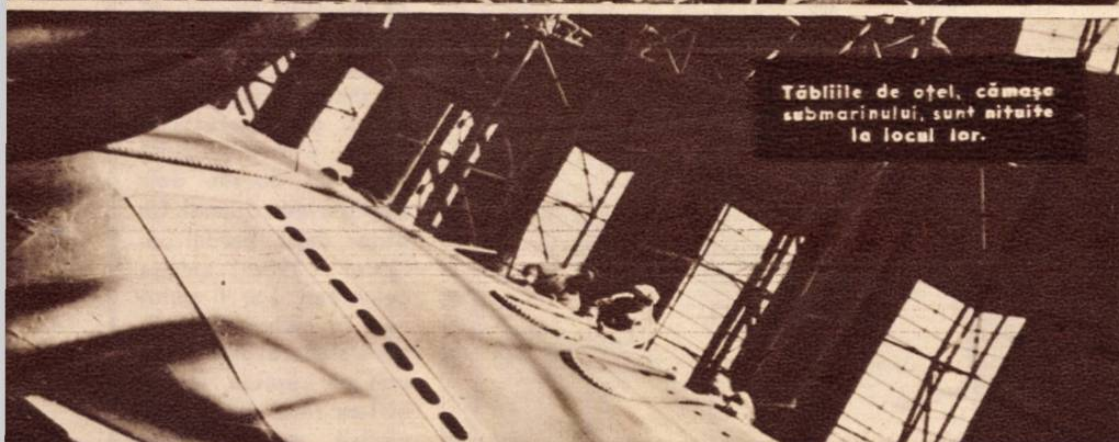


Elevatorul gigantic mută din loc în loc cercurile de oțel, care vor forma scheletul submarinului.

CUM SE CONSTRUEȘTE UN SUBMARIN



Cercurile au fost aranjate vertical și sunt unite între ele cu ajutorul unor traverse, care le dau astfel stabilitate.



Tăbliile de oțel, cămașă submarinului, sunt năușite la locul lor.

de tehnica modernă. Increderea lui era îndreptățită, căci un submarin poate oferi toată siguranța călătorului întocmai ca oricare altă imbarcațiune.

În războiul actual submarinul a fost întrebuințat pe scară întinsă de amiralitatea germană în acțiunea împotriva flotei inamice, iar unitățile flotei sale au ajuns la o adevărată desăvârșire tehnică.

Construcția unui submarin este foarte complicată. Materialul din care se construiește unitatea trebuie să aibă o mare rezistență, deoarece presiunea apei asupra pereților vasului este fantastică, chiar la adâncimi relativ mici, dar mai ales la adâncimi mai mari unde sunt constrânse adesea aceste nave de luptă să coboare în timpul operațiunilor.

Pe de altă parte, presiunea apei mai e sporită și de bombe aruncate de avioane sau lansate de la bordul vânătorilor de submarine. Oțelul cel mai rezistent se poate frânge ca un carton, atunci când explodează în apropierea unui submarin o bombă specială de adâncime. Constructorii trebuie să țină seama de toate aceste elemente.

În prima fază a construirii unui submarin se făuresc uriașele cercuri de oțel suprazesistente care vor forma scheletul navei. Aceste cercuri, fiecare în greutate de câteva mii de kilograme, sunt mutate dintr'un loc în altul în interiorul șantierului cu ajutorul unor elevatoare speciale, foarte manevrabile. Odată dispuse vertical, așa cum se vor afla și în corpul submarinului, aceste cercuri sunt nituite împreună cu ajutorul unor traverse transversale, formând astfel carcasa propriu zisă a navei.

Pe schelet se montează ulterior plăcile de oțel ce vor forma dubla cămașă a submarinului, căci spre bază imbarcațiunea are camerele de balast, care în scufundare se umplu cu apă, trăgând până la adâncimea dorită submersibilul.

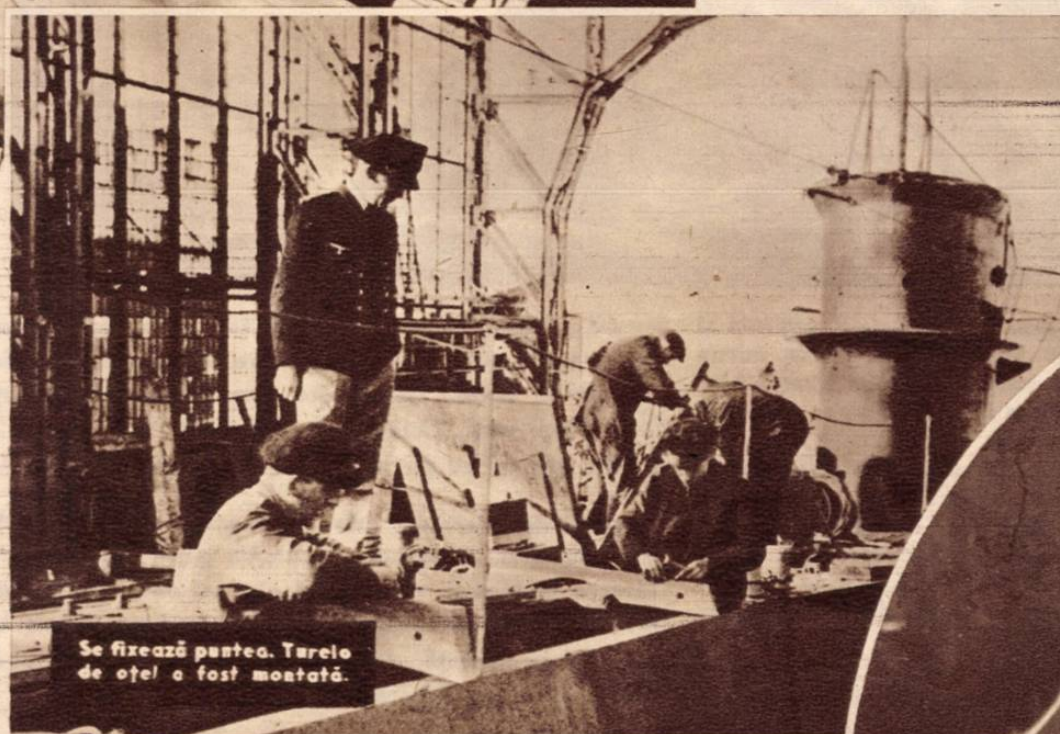
După terminarea acestor lucrări, submarinul seamănă cu o țigară de foi, golită pe dinăuntru. Acum urmează montarea motoarelor și împărțirea spațiului interior în încăperile necesare.

Am mai scris și în alte rânduri arătând că în submarin spațiul este foarte redus. Lucrurile stau ghemuite. Numai motoarele și acestea reduse la strictul necesar, sunt situate în încăperi mai spațioase. Pentru echipaj, ofițeri sau marinari, numărul cabinelor — acestea, niște cutiuțe sufocante — este redus la minimum.

Comparând un submarin cu oricare altă unitate a flotei de război, se vede lesne ce probleme neînchipuit de grele au de rezolvat constructorii atunci când pornesc la lucru. În spațiul mic din trunchiul navei se îngămădesc alimente, muniții, armament, toate acestea socotite pentru mai multe luni de plutire.

Prin destinația sa submarinul este consacrat aproape în exclusivitate războiului. Cu toate acestea nu se știe dacă geniul constructorilor nu va afla un mijloc spre a transforma această armă foarte distrugătoare, într'un instrument de progres și de civilizație, la finele sângeroasei încărări de astăzi.

A TUNCI când Jules Verne a scris faimoasele aventuri ale „Nautilus”-ului, oamenii îl socoteau vizionar, fantastic și nu atribuiau operei sale un interes mai mare decât se acordă de obicei oamenilor pentru cari visul este o realitate. Progresele tehnicii au început însă să ne obișnuiască cu ideea că adesea și visul cel mai îndrăzneț poate deveni o realitate și că în orice caz fantasmagoriile lui Jules Verne au fost depășite de geniul omenesc. Astăzi nu mai ocolește nimeni pământul în 80 de zile căci acest lucru ar fi socotit o pierdere de timp de neertat. Balonul este considerat ca un mijloc de locomotie prin aer, bun pentru evul mediu, ar armamentul fantastic



Se fixează puntea. Turelo de oțel a fost montată.

din romanele scriitorului francez e cu mult depășit de armele întrebuințate în recentul conflict.

Avionul, dirijabilul, tunul cu tragere lungă, ocolul pământului în câteva zile, toate acestea au ajuns noțiuni de o banalitate ce nu mai reține atenția nimănui. Omenirea este astăzi în goană după senzații mai puternice.

Un american a avut de curând originala idee de a-și instala locuința pe un submarin. Nu era o unitate scoasă din funcțiune, ci din contra una dintre cele mai noi eșită din șantierile dela San Diego. Omul se simțea foarte bine sub apă și voia să profite de avantajile oferite

Postamentul tunului de pe punte este lucrat cu mare atenție.





UN Muzeu al Suferintelor OMENESTI

britanic „Hynder” ca e a fost aruncați de furtună pe un banc de corali. Credeau în prima clipă că sunt salvați. Curând au constatat însă că situația le era disperată. Insulița era absolut pustie, iar în jur marea foia de rechini. Misiva cuprinde următoarele rânduri: „Ne-am refugiat pe un banc de corali. Oceanul e plin de rechini. Suntem pierduți”. Au trebuit însă să treacă ani de zile până când un pescar din Halifax să găsească scândura care trebuia să aducă salvarea acelor nenorociți.

O altă piesă interesantă este un petec de hârtie îngălbenită și pătată de sânge. Sticla în care a fost găsit petecul de hârtie a fost pescuită după ani de zile dela desfășurarea dramei. Un ofițer depe bordul corăbiei „Ykôr” anunța celor cari i-ar fi putut veni în ajutor că marinarii s'au revoltat, l-au ucis pe căpitan, iar pe el l-au rănit grav și l-au părăsit pe o insulă. Este singura urmă a tragediei care s'a desfășurat în neantul apelor. Nici corabia, nici vreunul din marinarii dela bordul ei n'au mai fost întâlniți.

O altă misivă tot atât de impresionantă este aceea a căpitanului va-

porului „Paris”. Ea a fost lansată tot într'o sticlă hermetic închisă, dar a fost descoperită mult prea târziu, spre a se putea veni în ajutorul echipajului și pasagerilor navei. Textul este scurt: Boungariff. Pirații chinezi ne-au atacat. Toți ofițerii uciși. Plutim spre sud. Ajutor!” O dramă s'a desfășurat în largul apelor, oameni au pierit fără să le fi putut veni cineva în ajutor.

DEEA edililor orașului Sydney din Australia este fără îndoială originală și plină de o semnificație adânc omenească. Tradiția vrea să se adune între zidurile muzeelor tot ceea ce privește activitatea omenească în bine și uneori chiar și în rău, dacă ar fi să ne referim la colecțiile excentricilor americani.

Nu s'a gândit însă nimeni vreodată să constituie un muzeu al suferinții, al durerii omenești, care adesea a fost generatoare de creații nepieritoare.

Ceea ce reprezintă muzeul dela Sydney nu este chiar o colecție care să ilustreze suferința omenească generatoare de creații nepieritoare. Este vorba de strigătul de disperare al unor oameni cari au pierit fără a li se fi putut veni în ajutor, strigăt care a parvenit restului omenirii, după trecere de vreme îndelungată.

In vitrinele muzeului care mai degrabă ar putea fi numit acela al naufragiilor, se găsesc obiecte în legătură cu catastrofe mai ales marine, petece de hârtie îngălbenite, care au colindat oceanele, închise în sticle, bucăți de lemn pe care muribunzi și-au sgâriat, cu ultima putere, dorințele. Sunt strigăte de S. O. S. ale unor disperați izolați pe vreo insulă stâncoasă din mijlocul oceanelor.

Iată una din piesele muzeului. E în anul 1922. Un pescar găsește plutind pe mare o bucată de scândură, pe care o trage în barcă, fără să se gândească ce-ar putea însemna. Ajuns acasă, la lumina palidă a unei lămpi cu petrol, omul constată, spre surprinderea sa, că pe scândură sunt sgâriate unele litere, al căror sens nu-l înțelege. El duce scândura căpitaniei portului și se constată că este vorba de o misivă a unor marinari depe micul vas

porului „Paris”. Ea a fost lansată tot într'o sticlă hermetic închisă, dar a fost descoperită mult prea târziu, spre a se putea veni în ajutorul echipajului și pasagerilor navei. Textul este scurt: Boungariff. Pirații chinezi ne-au atacat. Toți ofițerii uciși. Plutim spre sud. Ajutor!” O dramă s'a desfășurat în largul apelor, oameni au pierit fără să le fi putut veni cineva în ajutor.

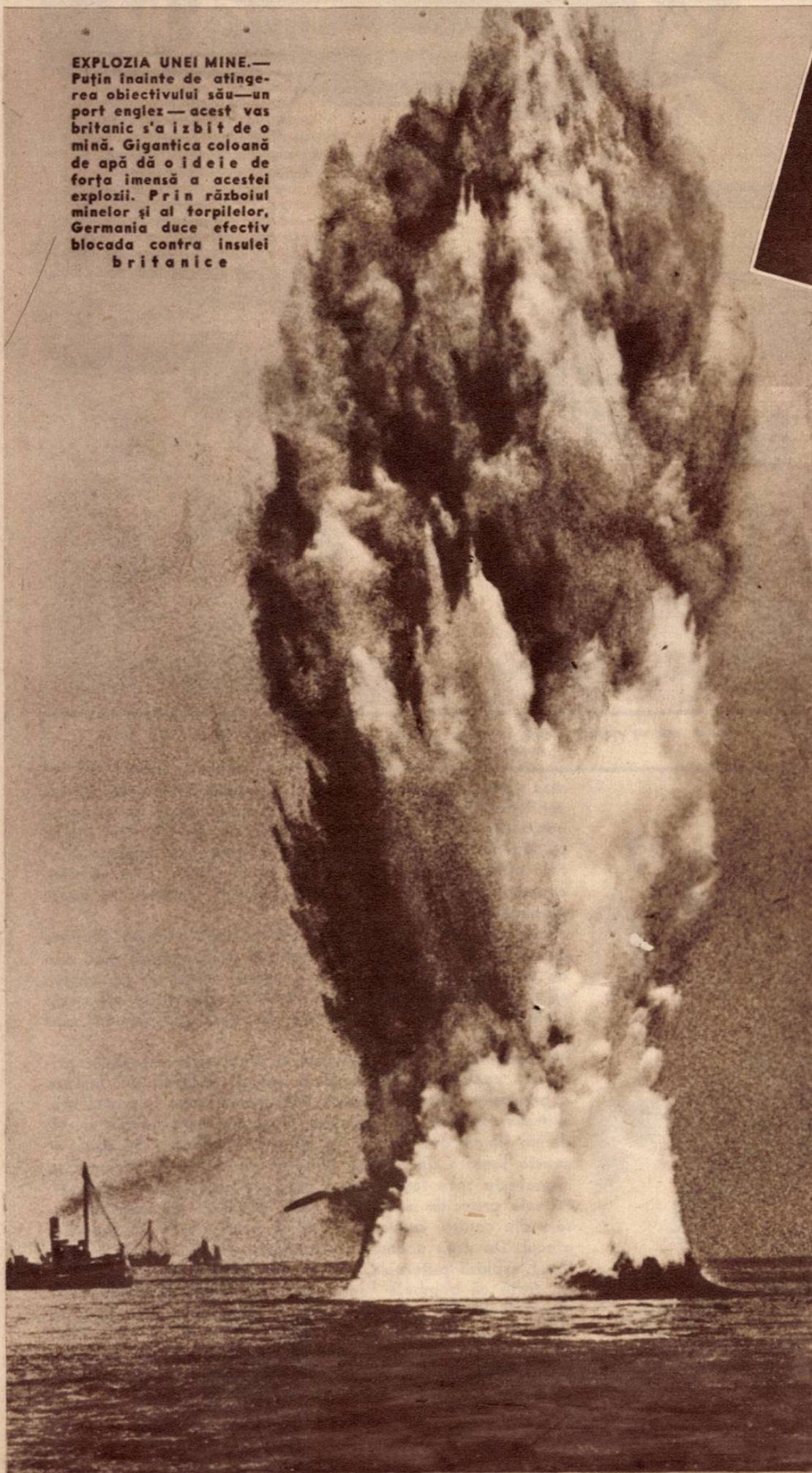
Tot atât de interesant este testamentul exploratorului Riverdale, care a pornit într'o bună zi să exploreze ținuturile pustii din Australia. Cum după trecerea a câtorva săptămâni exploratorul n'a mai dat nici un semn de viață, s'a organizat o coloană de ajutor, care a pornit pe urmele lui. Drumul parcurs a fost cercetat cu ușurință, deoarece se găseau urmele etapelor. La un moment dat, aceste urme au dispărut.

Au început explorări circulare, în jurul ultimului punct de reper și s'a constatat că izvoarele care ar fi trebuit să se afle prin acele locuri, erau secate. Tragedia începea să se lumineze. Însfârșit, la vre-o 60 kilometri distanță de ultimul izvor secăt a fost găsit cadavrul lui Riverdale, iar pe talpa încălțăminteii sale a fost găsit scris cu creion chimic testamentul.

Am putea enumera și alte piese impresionante din acest muzeu. Pretutindeni strigăte de disperare, chemări în ajutor... care n'au fost însă auzite nici-odată.

MOARTEA *năndeste* SUB APĂ.

EXPLOZIA UNEI MINE.—
Puțin înainte de atinge-
rea obiectivului său—un
port englez—acest vas
britanic s'a izbit de o
mină. Gigantica coloană
de apă dă o idee de
forța imensă a acestei
explozii. Prin războiul
minelor și al torpilelor,
Germania duce efectiv
blocada contra insulei
britanice



IN ATELIERUL MINELOR MOARTEA E SUB APĂ...—Mina este
așezată pe un scaun special
pentru diferite lucrări. Până
acum, ea este complet ino-
fensivă pentru că îi lipsește
mecanismul explosiv. După in-
stalarea acestui mecanism, ca-
racterizat mai ales prin cele
două „coarne”, mina devine
cea mai periculoasă armă, în-
trebuințată de Germania con-
tra blocadei engleze.



PENTRU soldat este o problemă de onoare să ducă războiul
numai cu puterea militară a statului dușman. Impotriva acestui
principiu, care a devenit o caracteristică a civilizației euro-
pene, Anglia a contravenit încă din timpul războiului mondial.
Blocarea importului de alimente spre Germania se repercutează asupra
populației civile, a bătrânilor, femeilor și copiilor, cari cădeau
victime foamei. Pe atunci, blocada foamei a stingerit Germania,
mai multe sute de mii de oameni s'au subalimentat, iar tineretul a
fost subrezit. În războiul actual, Anglia a încercat să repete acest
lucru. Declarația blocadei în primele zile ale lui Septembrie 1939,
a oprit iarăși importul alimentelor spre Germania, care spre a pre-
veni distrugerea populației sale civile, a trebuit să ia contra-măsuri.
Cu ajutorul torpiloarelor și minelor, ea a început o contra-blocadă
mult mai eficace decât aceea din războiul mondial. Submarinelor,
cari patrulează zilnic în jurul Angliei, li se asociază vasele așezătoare
de mine și avioanele, cari continuu fixează mine în apele coastei
engleze. Navigația spre porturile britanice înseamnă astăzi un
pericol de moarte pentru toate vasele.

Înainte de a fi depuse în mare, marinarii germani scriu pe ele
adrese humoristice.



"Al treilea s'a întors acasă!"

Observatorul unui avion de bombardament german își povestește impresiile din timpul atacului

RAZBOIUL în faza lui actuală este dus aproape în exclusivitate de aviație. Comunicatele nu vorbesc de nimic altceva decât despre raiduri, lupte date în văzduh, bombardamente, sboruri de recunoaștere. Publicul este familiarizat cu terminologia războiului modern și chiar cu evenimentele extraordinare în mijlocul cărora trăim și socotește isprava vitejilor piloți ca ceva dela sine înțeles, cu nimic mai remarcabil decât recunoașterea unei patrule de infanterie. Este o greșală: eroismul pilotului are ceva de legendă prin însăși natura armei pe care o deservește. Când unul dintre acești stăpâni ai păsărilor de oțel își povestesc isprăvile, gândul ți se duce fără voie la eroii miturilor antice. În revista „SIGNAL” observatorul Hellmuth Ellgaard povestește câteva din luptele la care a luat parte.

„Ne-am luat sborul. Pentru moment nu fac altceva decât să privesc atent în jurul meu pentru a mă deprinde cu atmosfera înconjurătoare. Mi se pare că visez. Incetul cu încetul îmi reviu însă. Sborul nostru nu duce de data aceasta spre Anglia, ci numai în patrulare deasupra Canalului Mânecii, deoarece ni s'a semnalat apropierea unui convoi dușman.

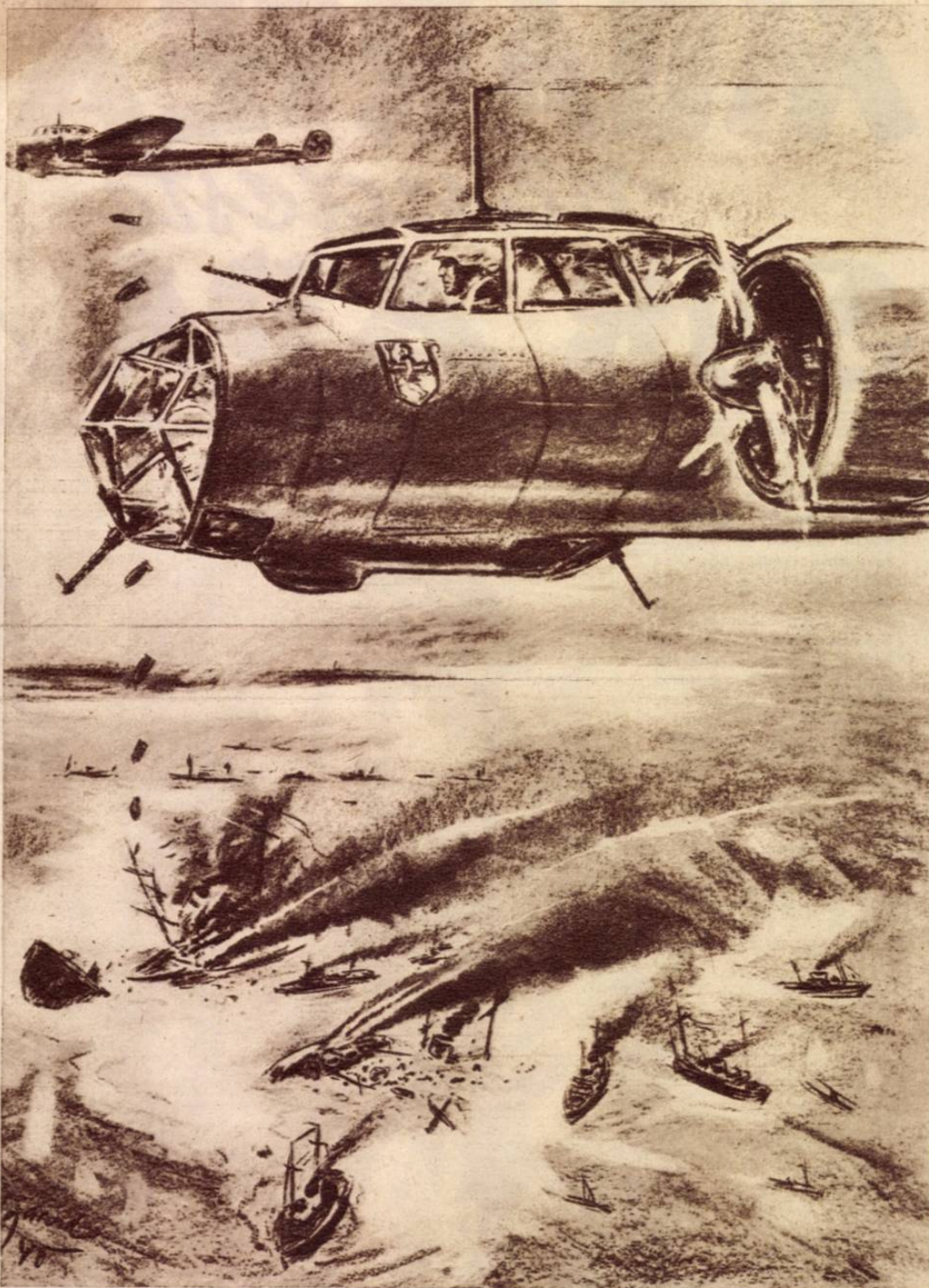
Sborul din astă dimineață are în el ceva fantastic. Sub noi se întinde covorul aproape de nepătruns al ceții alburii care acoperă marea. În depărtare, vag de tot, recunosc coasta engleză care-mi pare pustie, iar de partea cealaltă, coasta franceză de unde ne-am luat sborul.

Massa de ceață este colorată spre margini în tonuri care încântă privirea. Are nuanțe de albastru închis, de cenușiu fermecător. Contrastul dintre aceste culori și țărnișele de calcar alb al Angliei este izbitor. Și

cât cuprind cu vederea, nici o urmă de fum, nici o mișcare. Sburăm spre nord-nord-vest. La un moment dat, prin cupola străvezie a avionului observ o rețea de vinișoare roșietice-violet. Răsare soarele.

Camaradul meu, pilotul a încremenit cu mâna pe comenzi. Scrutăm amândoi zarea. La orizont, observăm aproape simultan niște linii întunecate care par să înainteze. Puțin după aceea recunosc și fumul alburii al vaselor: e convoiul pe care-l căutam. Ating mâna pilotului, iar acesta m'a înțeles. La bord se fac primele pregătiri în vederea atacului.

Ne menținem la aceeași înălțime și îndreptăm aparatul exact asupra dușmanului. Nici nu ne-am apropiat bine și constatăm că



De sub noi se ridică două coloane groase de fum și flăcări — două vase inamice au fost bombardate.



... aripile avionului s'au rupt, căzând în lături, iar trunchiul aparatului cade la pământ ca o torpilă.

vizita noastră fusese așteptată, deoarece focul intens al bateriilor anti-aeriene aflate pe bordul celor șapte nave, ne înconjoară într-o clipă. Avionul nostru se apropie însă mereu cu legănări de vals, tocmai spre a evita focul ucigător. Suntem obișnuiți cu aceste mișcări neașteptate, caracteristice comandantului nostru care ține manșa și de aceea nu ne emoționăm.

Focul tunurilor și mitralierelor anti-aeriene s'a intensificat. De data aceasta este serios. Privesc zăbind pe camarazii mei, cari de data aceasta ca și în alte rânduri așteaptă ca cineva să facă începutul punându-și casca de oțel peste șapca de piele a aviatorilor. Prin urmare de data aceasta eu sunt primul care mă execut.

Ne pregătim să dăm răspunsul la prea puțin amabila primire a englezilor. Clapele care ascund orificiile de lansare a bombelor sunt îndepărtate. Fiecare om este la postul său. Mitralierele sunt aprovizionate și nu mai este nevoie decât de un singur gest spre a le pune în funcțiune. De data aceasta suntem în aceeași direcție cu convoiul. Avionul se năpustește spre fața apei și bombe sunt lansate automat. Primele proiectile au căzut la vre-o douăzeci de metri de vasele din centrul convoiului. Trebuie prin urmare să repetăm atacul. De data aceasta efortul nostru e încununat de succes. Două explozii puternice, urmate de altele și de jerbe de foc ne arată că bombe noastre au lovit în plin două nave dușmane. Celelalte vase ce formează convoiul rup frontul și se risipesc pe suprafața mării. Misiunea noastră a fost îndeplinită. Avionul coboară până la aproape douăzeci de metri de suprafața mării. E un obicei al comandantului nostru, ca după atac să inspecteze locul victoriei.

... din fum și flăcări, avionul se ridică în văzduh spre a se putea avânta iar deasupra obiectivului...

Lupta în jurul nostru continuă cu furie. Artileria antiaeriană trage neîncetat. Pilotul nostru tresare și se sprijină palid de spătar. Mă apropiu de el: „Suntem loviți?” surâde palid. Deabea atunci observ o dără de sânge pe obrazul său. Il bandajez și-l întreb: „Ne retragem?” „Nu vorbi prostii!” îmi răspunde el pușin supărat.

Între timp ne-am depărtat de Dover pătrunzând asupra teritoriului dușman. Acum e liniște. Jos observăm un aeroport, pe care avioanele de vânătoare stau gata de sbor. Nu mai avem însă bombe. Coborâm atunci în mare viteză și acoperim cu foc de mitraliere aparatele, după care ne reinălțăm. La înapoieră mai întâlnim o coloană de artilerie inamică pe care o risipim. Suntem și noi loviți. Unele aparate de bord sunt stricate. Ne reîntoarcem la bază, după o zi agitată, dar victorioasă.



Bombardament aerian asupra unei coloane de artilerie în marș.

Priveliștea care se oferă ochilor este tristă. Pretutindeni se văd urmele epavelor. Aci un catarg smuls din locul său, dincolo o bucată din coș, planșuri de lemn smulse din punte: e un cimitir plutitor. Ne pregătim de reîntoarcere la bază. Atunci observăm la oarecare depărtare de locul unde ne aflăm o pată de un verde tipător, iar în mijlocul ei un punct alb. Imi dau imediat seama: e un aviator german care a fost doborât de dușmani. Un camarad așteaptă să fie salvat. Atrag atenție comandantului. Coborâm cu aparatul până aproape de suprafața apei, cum n'avem însă flotoare nu putem fi de mare folos. Transmitem prin radio celui mai apropiat post de salvare locul exact unde se află camaradul nostru și două avioane speciale pornesc simultan în ajutorul lui. Pata verde, produsă cu ajutorul unei substanțe chimice care se află la bordul oricărui avion de război german, și-a dovedit și de data aceasta utilitatea. Mai târziu am aflat că ambele avioane trimise spre a ne salva fuseseră atacate de englezi și doborâte, deși se aflau sub paza crucii roșii. Câteva zile după acest raid primim ordinul să atacăm Dover. De data aceasta sburăm în formație. Când sosim asupra portului britanic, găsim pe teren vreo douăzeci de avioane de picaj, care au făcut ravagii. Ne angajăm în luptă. Riposta dușmanului este vie. Avioanele de vânătoare ce ne însoțesc resping atacurile formațiunilor britanice. Ravagiile de pe pământ sunt îngrozitoare.

Asist la o luptă dintre un avion de vânătoare britanic și un STUKA. Englezul e un Spitfire. Când Stuka se năpustește întocmai unei păsări de pradă asupra finte, englezul îl urmărește în coborâre cu aceeași viteză. La un moment dat însă aripile Spitfire-ului se desprind de trunchi iar aparatul se prăbușește ca o torpilă spre sol.



Pe întinderea verde a valurilor zăresc deodată ceva alb. Un om l'a salvat pe o barcă de cauciac și acum ne face semn să-l luăm cu noi.

Prezentul Italiei

PLINIU și **Strabon** povestesc că **Ramses II** deschisese un canal care înlesnea trecerea rapidă a flotei sale din Marea Arabiei în Mediterana.

Apoi, **Herodot**, cu 450 ani înainte de **Christos**, scria că **Regele Necho II**, fiul lui **Psametic**, faraon din a XXV-a dinastie, construisese un canal care ducea la Marea Roșie. Lucrările începute de **Faraoni** au fost continuate în urmă de către **Ptolomeu** și **Traian** care deschise un braț nou ce îngăduia vaselor de comerț să ajungă până la **Memphis** și căpătă numele de „**Amnis Trajanus**”.

După cucerirea Egiptului de către **Arabi**, opera de desăvârșire a canalului a fost reluată de califul **Amr-ibn-al-as** care, curățind nisipul din Nil, utiliză canalul pentru transportul grâului destinat Arabiei. În urmă, după ce luase numele de „**Amru**”, canalul a fost astupat cu nisip, pentru scopuri militare, de califul **Abu Giafer El Mansur**.

REPUBLICA VENEȚIANĂ ȘI STUDIILE LUI GHEDINI

Totuși se cuvine să arătăm că acest canal al califilor și al Faraonilor era un canal indirect deoarece pentru comunicația cu Mediterana el folosea apele Nilului. Republica Veneției are meritul de-a se fi gândit cea dintâi, în secolul XVI-lea la posibilitatea de a deschide, prin tăierea istmului, un canal care să pună în comunicație directă Marea Roșie cu Mediterana, cu îndoitul scop de a combate puterea maritimă a Portugaliei și de a reda Mediteranei acea întâietate a traficului maritim pe care i-o luase descoperirea Americii.

Oportunitatea tăerii istmului de Suez a înțeles-o deasemenea și cardinalul **Richelieu**. În secolul XVII, un filosof german, **Leibnitz**, prezintă lui **Ludovic XIV**, un memoriu prin care, sprijinit pe documente, arată că reluarea activității pe canalul Faraonilor era o ocazie dintre cele mai priincioase. Insemnătatea și nevoia comunicației directe prin tăierea istmului a fost susținută în Italia de **Francesco Eschinardi**, în faimosul său „Discurs asupra tăierii strâmtoarei de pământ dintre Marea Roșie și Mediterana”.

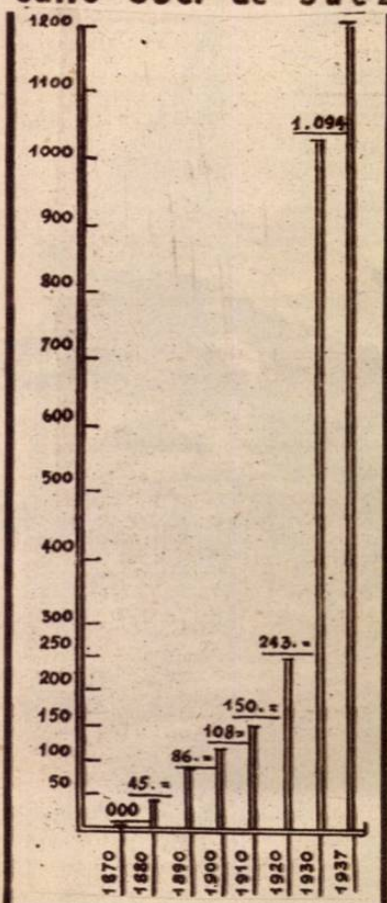
Proiectul, susținut în urmă de italienii **Anton Maria Lagna** și **Matteo Galdi** a fost adoptat de Directoriu pentru a nimici puterea maritimă a aceleia care, atunci, era cea mai înverșunată dușmană a Franței: Anglia.

Napoleon însărcină pe inginerul **Lepère** de a întocmi planurile de nivelare și acestea confirmând ipoteza consacrată de o veche legendă a existenței unei diferențe de nivel, proiectul a fost încă odată abandonat. La câțiva ani mai târziu, în 1820, un italian, inginerul **Ghedini**, care locuia în Egipt, făcând pe contul său o seamă de studii minuțioase, demonstrează cel dintâi că nivelul celor două mări era aproape identic. Proiectul tăerii istmului, care avusese un sprijinitor entuziasm în ofițerul **Thomas Wagorn**, a fost reluat de **Prosper Enfantin** care reuși să-l prezinte vice-regelui Egiptului.

„SOCIETATEA DE STUDII” ȘI OPERA LUI NEGRELLI TARELLI ȘI PALEOCAPA

În ziua de 27 Noiembrie 1846 e constituită „Societatea de studii a Canalului de Suez”.

Creșterea vertiginoasă a dividendelor plătite de către Soc. de Suez



Canalul de Suez și clădirea Palatului societății Canalului de Suez

lui de Suez” ai cărei colaboratori principali au fost împărțiți în trei grupuri: unul francez, având în frunte pe **P. Talabat**; un altul italo-austriac condus de **Luigi de Negrelli** și al treilea, englez, cu **Robert Stephenson**. În urma stăruințelor lui **Negrelli** au aderat la această întreprindere: municipiul **Triest**, „**Lloyd Triestino**”, Camera de comerț din **Triest** și Camera de comerț din **Veneția**. Dar, în timp ce **Talbot** și **Stephenson** făcuseră foarte puțin deoarece înclinau să realizeze legătura feroviară, **Negrelli** își completă

proiectul care în urmă trebuia să fie pus în lucru de **De Lesseps** și **Mohamed Ali** murind în 1849 și urmându-i **Abbas Pașa**, proiectul a fost abandonat până când în 1854, **Negrelli**, **Dalfour** și **Prosper Enfantin** hotărâse adreseze împăratului **Napoleon III** pentruca acesta, în înțelegere cu Regina **Victoria** și împăratul **Franz Iosef** să se facă promotorul grandioasei inițiative. Atunci neașteptate **Ferdinand de Lesseps** care contând pe prietenia cel lega de **Mohamed Said Pașa**, colegul lui de studii la Paris, pentru a obține concesiunea necesară lui **Enfantin** ca „Societatea de studii” să-l numească reprezentant pe lângă vice-regelul Egiptului, fiind invitat la curtea lui **Mohamed Said**, **De Lesseps** reuși să-l convingă pe acesta și la 30 Noiembrie 1854 obțină dorita autorizație cu un firman prin care se confirma în urmă de un act oficial la data de 19 Mai 1855.

După acest succes, **De Lesseps** uită să fie un simplu mandatar al societății și, cum scrisese el însuși doamnei **Dalamalle** — de a conduce „singur firul unei mari întreprinderi” constituit pe loc o „comisiune internațională” din care compoziția societății se văzuse exclusiv, afară de **Negrelli**, autorul proiectului, la a cărui compoziție specială **De Lesseps** știa prea bine că nu putea să renunțe. Comisiunea începu numai decât lucrările și în urma dării de seamă provizorii președintelui, acesta, la 5 Ianuarie 1856, acordă al doilea firman.

Importanța contribuției aduse de **Negrelli** realizării acestei uriașe întreprinderi, alături de **Linant Bey** și de vice-regele **Said Pașa**, a fost recunoscută în urmă de



Un aspect cosmopolit al orașului Port Said

Vedere generală a portului Port Said și intrarea în Canalul de Suez

către **De Lesseps**. Impotriva coaliției presei și a guvernului britanic, condusă de lordul **Palmerston**, care desfășură o politică de crâncenă opoziție, **De Lesseps** fu susținut de doctrina senatorului **Paleocapa** care trebuia să dărâme balivernele pseudoștiințifice ale lui **Stephenson** și de autoritatea și activă colaborare a senatorului **Luigi Torelli**, a profesorului **Baruffi** și a profesorului **Calindri** care în 1856 fondă „**Buletinul Istmului de Suez**”.

NOUI CONTRIBUȚII ITALIENE

Politica britanică de atunci a fost limpede definită de către însuși **Glădstone**: „politică de opoziție nejustificată și egoistă, nelegitimă și susținută cu mijloace nelegitime”. Meritul a fost în deosebi opera contelui **Luigi Torelli**, autorul faimoaselor „paralele” dedicate să ilustreze două dintre cele mai mari lucrări ale secolului trecut: deschiderea tunelului dela **Moncenisio** și tăierea Istmului de Suez. Pentru meritele lui deosebite (15 August 1858) **Torelli** a fost numit de **De Lesseps** administrator-fondator al Companiei Universale a Canalului de Suez.

Neizbutind să învingă opoziția guvernului englez, **De Lesseps** hotărâ să adune capitalurile și să înceapă lucrările, urmând politica

Tariful de transport pe Canalul de Suez

ANUL	FR. ANUL	
1870	10.—	1-1
1874	13.—	1-1
1877	12.50	1-1
1879	12.—	1-1
1881	11.50	1-1
1882	11.—	1-1
1883	10.50	1-1
1885	9.50	1-1
1903	8.50	15-1
1906	7.75	1-1
1911	7.25	
1912	6.75	
1915	8.50	
(RĂZBOIUL MONDIAL)		15-1

Asupra Canalului de Suez

seps
din nou
rădă să
ictoria
sosi pe
hamed
ă, ceru
e-rege.
vingă
ovizoriu
doritor
atât de
onenții
petență
zentată
preciață
chiar de

faptului împlinit, astfel că la 15 Noembrie 1858, la Paris, Alexandria Constantinopol și în alte orașe s'a declarat deschisă subscripția care se închide la 30 ale aceleași luni. După cincisprezece zile (15 Decembrie 1858), înmânând vice-regelui Egiptului toate acțiunile nesubscrise, *De Lesseps* declară constituită „Compania Universală a Canalului maritim de Suez”. La 25 Aprilie 1859, cu toate protestele lui *Said Pașa*, au fost începute lucrările care continuă neîntrerupte în ciuda frământărilor politice și a refuzului sublimei Porți de a ratifica finalul. Conflictul iscat din cauza concesiunilor, între vice-rege și Companie, a fost lichidat în favoarea acesteia din urmă cu o sentință dată la 6 Iulie 1864, la Fontainebleau de către comisiunea arbitrală numită de *Napoleon III*.

În Aprilie 1865, pentru a combate svonurile rău voitoare despre imposibilitatea reușitei întreprinderii, puse în circulație de politicienii englezi, *De Lesseps* organizează o întrunire internațională a reprezentanților camerilor de comerț din lumea întreagă pentru constituirea unei comisiuni care să constate starea de înaintare a lucrărilor și mai cu seamă, netemeinicia falselor afirmații britanice. Însemnată a fost cu prilejul acela contribuția Italiei care a participat cu 31 delegați (Franța cu 24; Austria cu 8; Rusia cu 3; Statele Unite și Olanda cu 2) cari, în darea de seamă a rezultatelor anchetei, redactată și datată în Torino, la 15 Iunie 1865, recunosc, printre altele, eficacitatea deplină a serviciului hidric precum și planul sistematic după care se executau lucrările de săpături.

De fapt, la 17 Noembrie 1869, cu toată inverșunată opoziție engleză, Canalul de Suez a fost inaugurat cu o solemnitate impunătoare.

LOVITURA LUI DISRAELI

Odată realizată această grandioasă operă, Anglia, conștientă de marea importanță pe care avea s'o dobândească noua cale maritimă, recurse la subterfugii. Decora și lauda pe *De Lesseps*, căruia îi conferi chiar cetățenia de onoare a Londrei și apoi se așeză la pândă. Prilejul favorabil i se prezintă după câțiva ani, în Noembrie 1895 când, datorită publică egipteană urcându-se dela 3 la aproape 100 milioane de sterline, vice-regele *Ismail*, îndatorat până peste cap, ceda intrigilor trimișilor lui *Rotschild* care cumpără pachetul cu acțiuni ale guvernului egiptean pentru vrednicul său tovarăș *Disraeli*. Cumpărarea aceasta, în afară de o prevestitoare lovitură politică, a mai fost și o reușită operațiune financiară; de fapt, acțiunile cumpărate la 26 Septembrie



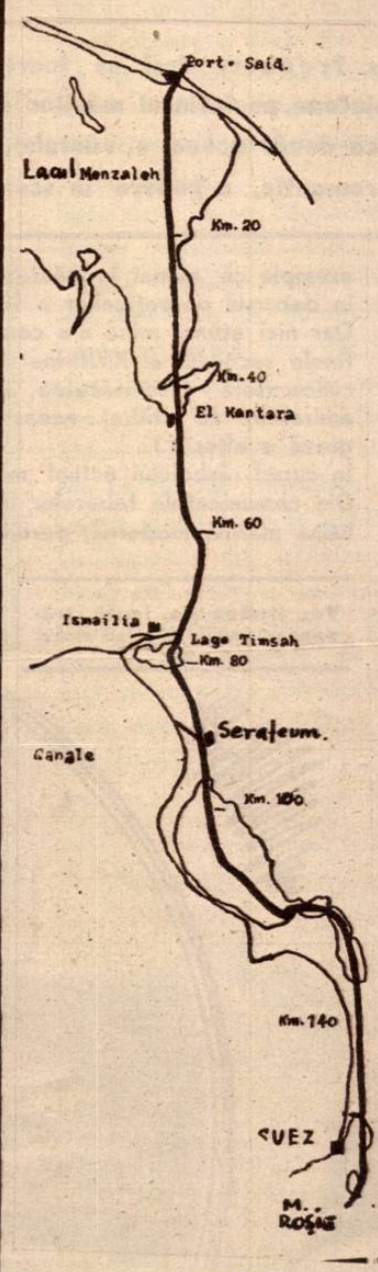
anzit prin
Suez

Traficul dealungul Canalului de Suez în anul 1938

ANUL	FR. AUR.
0-1921	8.25
0-1922	8.—
3-1923	7.75
1-1924	7.50
4-1925	7.75
4-1928	7.—
1-1929	6.90
9-1930	6.65
1-1931	6.—
4-1934	5.75
7-1936	7.—
4-1937	6.—
2-1938	5.9

ANUL	TRAVERS.	NAVIGARE EFECTIVĂ
1870	48 ore 5 m.	17 ore 8 m.
1880	38	18
1890	24	17
1900	18	15
1910	16	14
1915	17	13
1920	16	13
1925	15	12
1930	14	11
1932	13	11
1934	13	11
1936	13	11
1938	13	10
1940	13	11

Traseul Canalului de Suez



1875 pentru 100 milioane de lire, reprezentau 44% din întregul capital al Companiei și valorează astăzi peste 100 de miliarde

CONFERINȚA DELA CONSTANTINOPOL

Încă din 1833 vice regele *Mahomed Ali* afirmase în mod solemn că trebuiau respectate „drepturile tuturor de a folosi canalul, fie în timp de pace, fie în timp de războiu, fără deosebire de pavilion”.

Această teză a universalității Canalului, acceptată cu zece ani înainte de către delegații puterilor întruniți la Constantinopol în 1873 și discutată în ședințele conferinței din Paris, făcu să cadă aceea a neutralizării și obțină adeziunea unanimă a delegaților diferitelor puteri la faimoasa conferință ținută la Constantinopol în 1838 în care s'a afirmat solemn că: (1) „Canalul maritim de Suez va fi totdeauna liber și deschis, în timp de războiu ca și în timp de pace, oricărui vas de comerț sau de războiu, fără deosebire de pavilion. Canalul nu va fi niciodată obiect pentru exercitarea dreptului de blocadă”.

Convențiunea dela Constantinopol a fost aprobată rând pe rând, în 1898 (conflictul spano-american), în 1905 (conflictul ruso-japonez), în 1911—12 (conflictul italo-turc) precum și în cursul războiului mondial (1914).

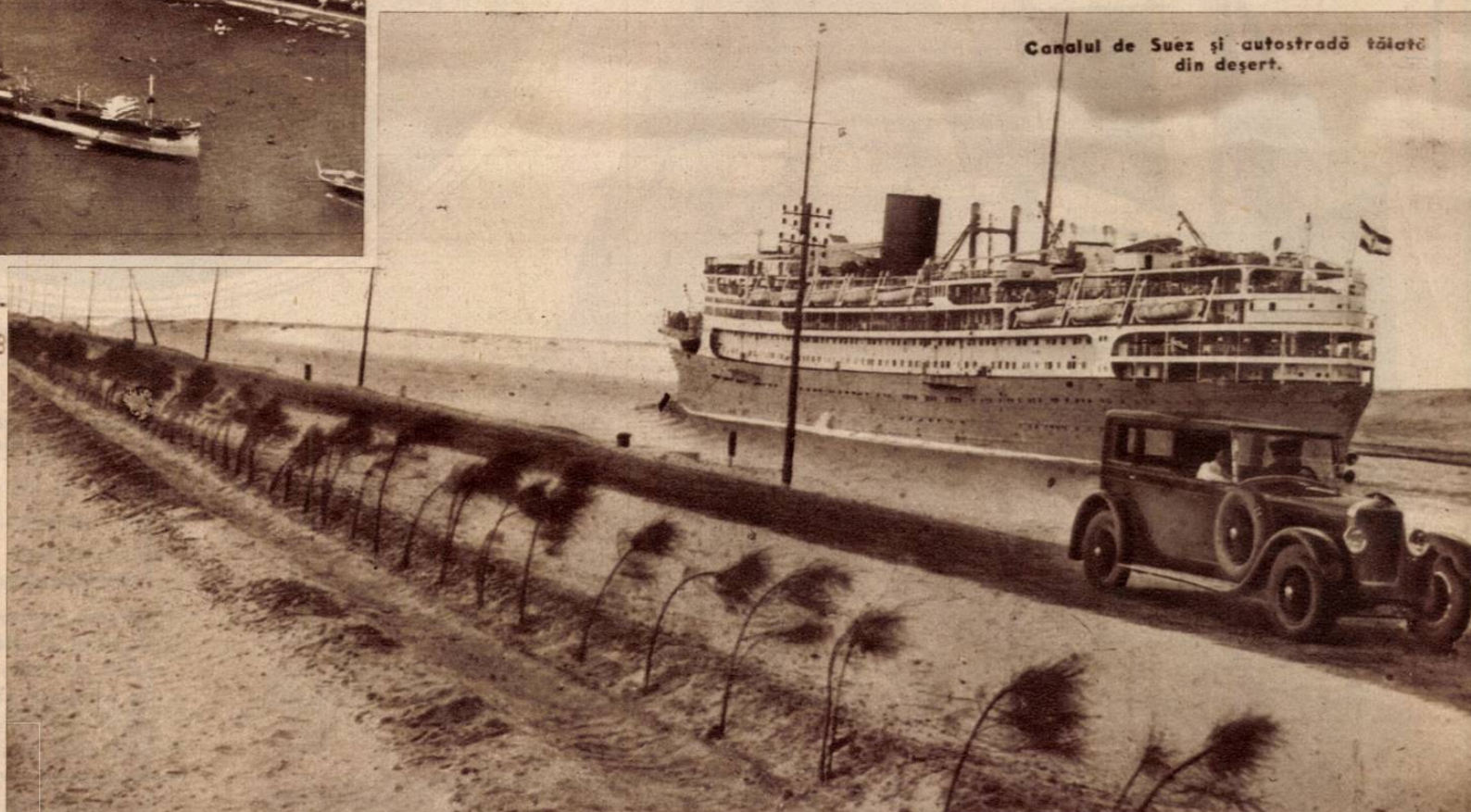
În răstimp, se petrecuseră evenimente importante care interesau canalul. În 1904, fusese abrogată rezerva cu care guvernul britanic aderase la convențiune; în 1909, după aspre polemici parlamentare, guvernul egiptean respingea cererea Companiei de-a obține o prelungire a concesiunii canalului dela 1968 până la 2008; și în sfârșit, în 1914, Anglia proclama mase protectoratul asupra Egiptului.

IMPORTANȚA GEOPOLITICĂ A CANALULUI

Enormă este importanța Canalului de Suez care, realizând o impresionantă reducere a distanțelor în comunicații — de exemplu, vechea cale maritimă pe la Capul Bunei Speranțe — și apropiind astfel țările europene și în deosebi, porturile din Mediterana de marile centre ale bogatelor țări din Africa Orientală, Asia Meridională și Orientală precum și din Australia, transforma traficul maritim, care spori cu noui linii de navigație și făcu Mediterana să atingă acel record în traficul maritim pe care ea îl pierduse dela descoperirea Americii. Punctul extrem al zonei de influență a Canalului în Africa Orientală este Mozambicul care rămâne egal depărtat de porturile Europei occidentale, atât față de linia Oceanul Atlantic — Oceanul Indian, cât și de cealaltă: Mediterana — Suez — Marea Roșie. Prin urmare, Africa de Sud este exclusă din zona de influență a Canalului. Totuși, trebuie să se țină seamă că drumul prin Suez este de preferat deoarece dealungul lui se află câteva dintre cele mai importante porturi ale lumii. Calea Suezului mai este avantajoasă și pentru porturile Americii de miază-noapte. De fapt în porturile asiatice aflătoare la sud de Hong-Kong, se poate ajunge mult mai repede (spre exemplu dela New-York) prin Suez decât prin Panama.

Avantagii deosebite prin tăierea istmului de Suez au avut India, Ceylon, Indochina, Indiile Olandeze și insulele Filipine, iar cu acel prilej a fost schimbată și valoarea geopolitică a regiunilor marginite de Mediterana răsăriteană, de Marea Roșie și de golful Aden.

(Continuare în pag. 15)



Canalul de Suez și autostradă tăiată din deșert.

DELA NAVELE DE LUPTĂ CU PÂNZE LA RĂZBOIUL NAVAL MODERN

PLECAREA unei escadre dintr'un port oarecare nu era ținută în prea mare secret, căci pe de o parte spionii inamici nu aveau mijloacele să informeze rapid pe cei cari îi plăteau, iar pe de altă parte pornirea era în funcție de bunul plac al vântului, care începea să bată când se nimerea. Așa că necesitățile strategice ale amiralităților respective nu puteau acționa după plac în orice moment.

La pornirea navelor se aduna pe chei mulțimea, care ovaționa pe marinari, iar aceștia se făleau pe puntea ușoarelor imbarcațiuni; ca și cum ar fi fost vorba de o performanță sportivă și de nimic mai mult. Războiul, nu era atât de sângeros ca astăzi. Lupta navală nu avea decât rareori urmări tragice, adversarii se cam ocoleau iar atunci când nu mai aveau încotro și trebuiau să-și măsoare forțele, aceasta se întâmpla în imediata apropiere a coastei, de unde la nevoie se puteau salva înotând.

Lupta navală era o luptă dată exclusiv la suprafață. Când adversarul apărea la orizont, echipagiile respective se îmbrăcau în uniforme de gală, ca pentru un bal. Amiralul, înconjurat de un stat major îmbrăcat ca de carnaval, eșia pe punte, greoaiele tunuri — a căror bătaie nu o ajungea nici măcar pe aceea a carabinelor moderne — erau puse în bătaie, și toată lumea aștepta să înceapă lupta.

Așteptarea aceasta putea dura după împrejurări, ore sau zile întregi, după cum vântul se încăpățâna să bată mai slab sau de loc.

În câteva decenii, aspectul luptei navale s'a schimbat însă cu totul. Plecarea unei escadre este înconjurată de mister, deplasările se fac cu uluitoare rapiditate, iar contactul cu inamicul se ia dela distanțe mari, atunci când vasele nici nu se văd unele pe altele. Tunurile aflate la bordul marilor nave de luptă trag la zeci de kilometri, iar efectul distrugător al proiectilelor este înspăimântător.

O singură salvă de artilerie este suficientă spre a arunca în aer un mare cruciător. Aviația navală conduce tirul,

în timpurile trecute, deși nu foarte depărtate, când toate navele ce pluteau pe întinsul mărilor și oceanelor nu aveau altă forță motrică decât aceea a vântului, războiul naval mai avea în el ceva romantic, o punere în scenă patetică și pitorească.

care este de o precizie ucigătoare. Dar ceea ce a schimbat în mare măsură aspectul războiului naval este pericolul submarin: *flotilele de submersibile și războiul dus cu ajutorul minelor.*

În războiul trecut minele au fost întrebuințate pe scară întinsă. Revista italiană „Tempo” arată spre

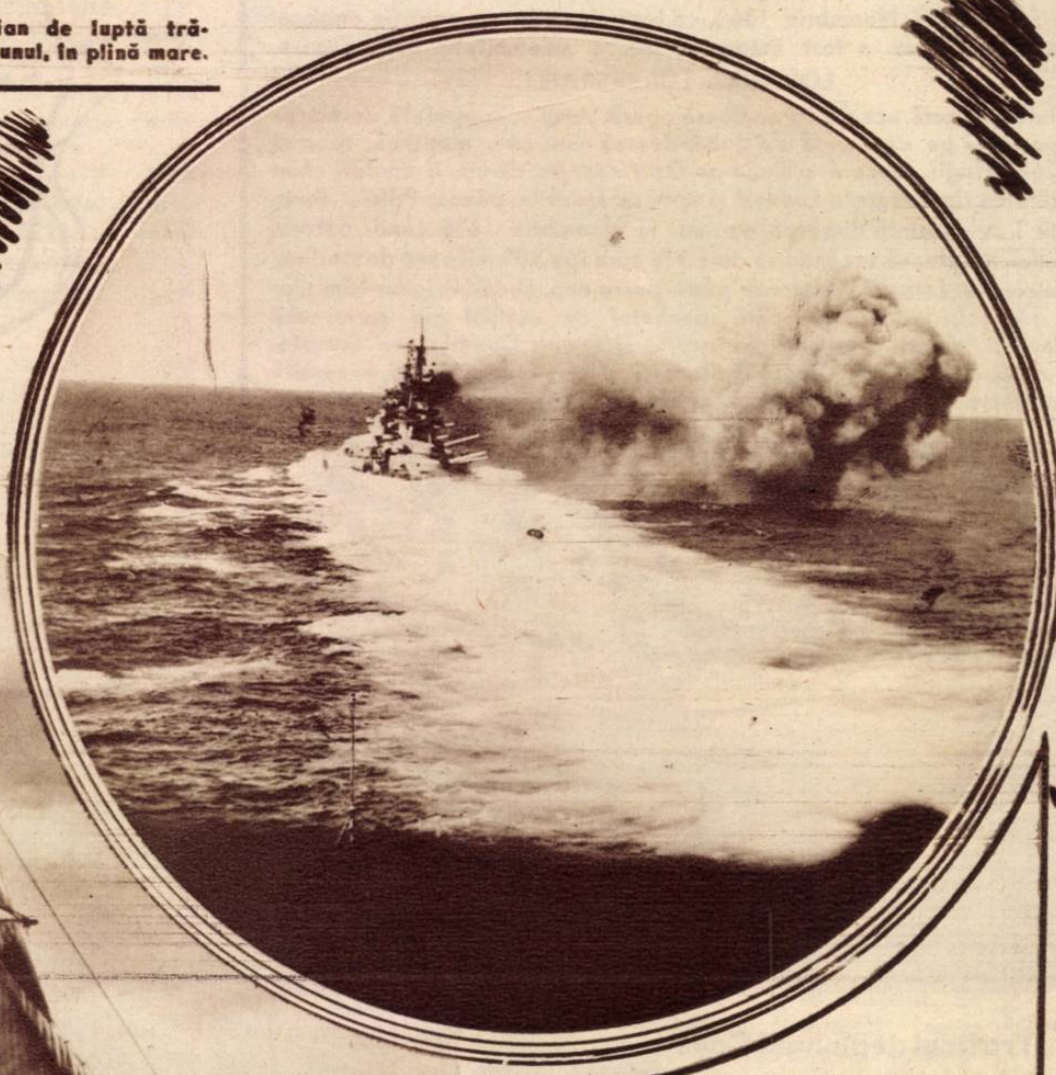
exemplu că numai în Marea Nordului, flota britanică pusese 250.000 de mine, al căror efect în decursul operațiunilor a fost simțitor.

Dar nici atunci mina n'a constituit o noutate. Americanii Fulton și Bushnel o inventaseră pe la finele secolului al XVIII-lea și pe la începutul celui de al nouăsprezecelea secol, amiralitățile recunoscuseră însemnătatea acestei arme. În timpul războiului ruso-japonez din 1904 ambele amiralități au utilizat această armă, iar rezultatul a fost scufundarea a 18 nave și avarierea gravă a altor 13.

În cursul războiului actual minele marine, mai ales cele magnetice, au avut un rol însemnat. Din comunicatele taberelor în luptă sunt cunoscute ravagiile făcute de această armă.

Mina marină modernă, pornită dela concepția minei lui Fulton și Bushnel este însă o invenție

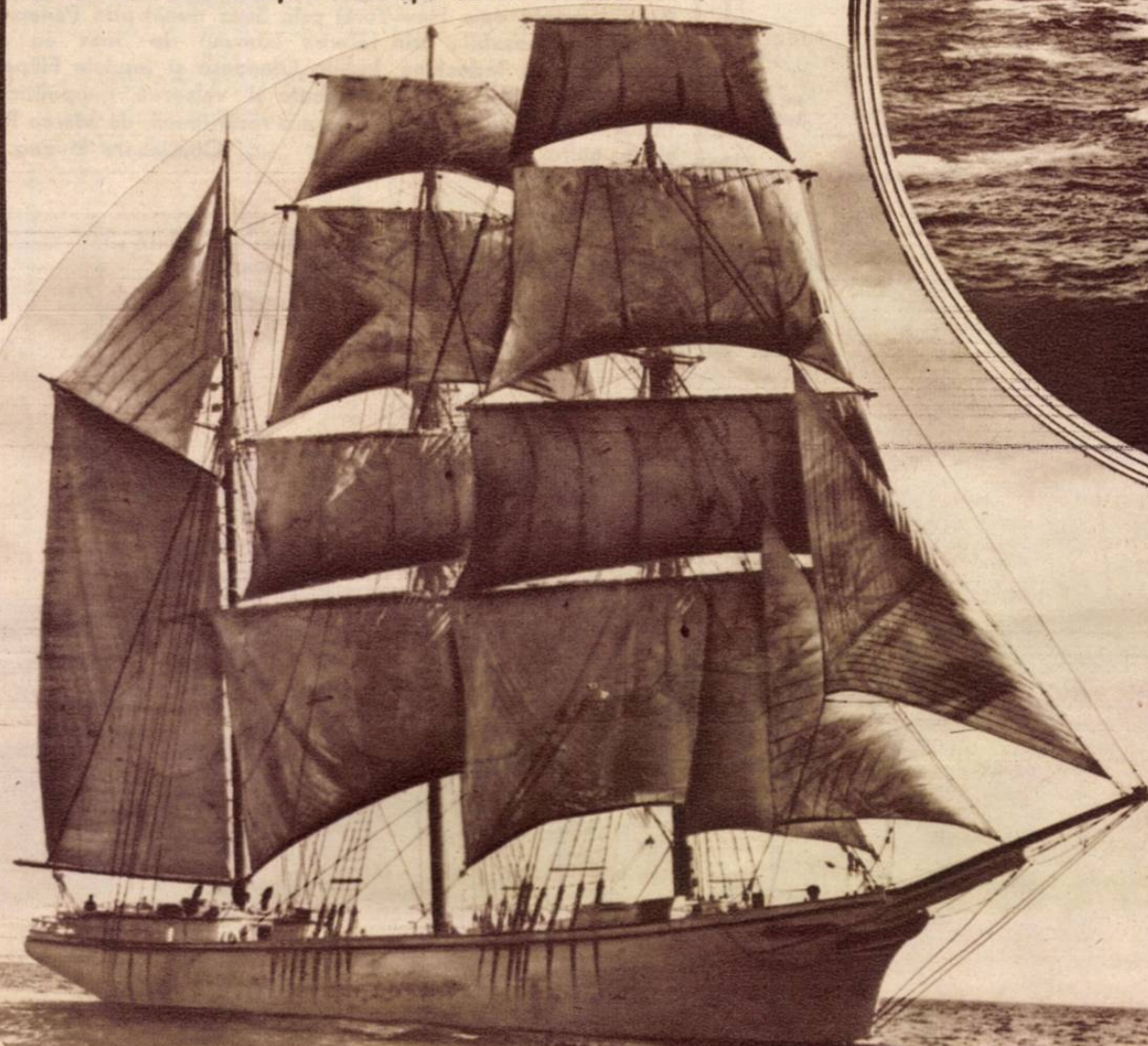
Vas italian de luptă trăgând cu tunul, în plină mare.



Un vas-școală, cum posedă astăzi încă aproape toate unitățile de marină.

italiană, datorită ofițerului de marină Elia Dealtfel în Italia există astăzi cea mai mare uzină de mine marine din Europa.

Se înțelege că în aceste condițiuni războiul naval și-a schimbat înfățișarea. Unitățile de bază sunt adevărate cetăți plutitoare care se deplasează cu mare repeziciune și care au la bord echipagii de mii de marinari. Intervenția aviației în lupte a schimbat tactica navală, astfel că astăzi o comparație cu războaiele navale din trecut nici nu este posibilă.



astfel echipate încât pot face față pericolului submarin ca și celui aerian. Presupunerea făcută de unii, că flota de războiu și-ar pierde, dacă nu și-a pierdut încă însemnătatea, sunt însă profund eronate. Misiunile flotelor nu pot fi efectuate pentru moment de nici o altă armă. Navigația aeriană, care ar putea înlocui pe cea maritimă nu este încă posibilă în proporția în care o cere războiul.

Un simplu calcul va face dovada acestei afirmații: o flotă navală modernă are zece milioane de tone. Socotind că datorită rapidității transportului pe calea aerului tonajul ar putea fi redus la jumătate, se vede lesne disproporția ce există pentru moment între tonajul existent necesar al flotei marine și al celei aeriene. Admitând însă chiar existența acestui tonaj al

flotei aeriene, înlocuirea lor n-ar fi posibilă, deoarece în timp ce combustibilul utilizat de flota navală este eficient și relativ ușor de găsit, carburanții pentru aviație sunt scumpi și mai rari.

În orice caz dela navele cu pânze la rapidele vapoare de războiu moderne s'a făcut un pas gigantic. Înălțarea lucrurilor vrea însă ca marinarul de pe nava modernă să nu fie perfect dacă n'a făcut un stagiu la bordul unei corăbii. Oricât s'ar strădui omenirea să rupă legăturile cu trecutul, acest lucru nu este posibil... cel puțin pentru moment.

Torpile propriu zise sferice conțin 150 kg. de explozibil.



NEVRARGYL Dr. BOUSQUET



IN CUTII A 3 TABLETE SI A 20 TABLETE.

O LECTURĂ PASIONANTĂ:
„ROMANELE CAPTIVANTE”
In fiecare lună un nou roman.

CUMPĂRAREA DE RADIO ESTE ACUM

**Dați atenție
aparaterelor cu semn
de calitate!**

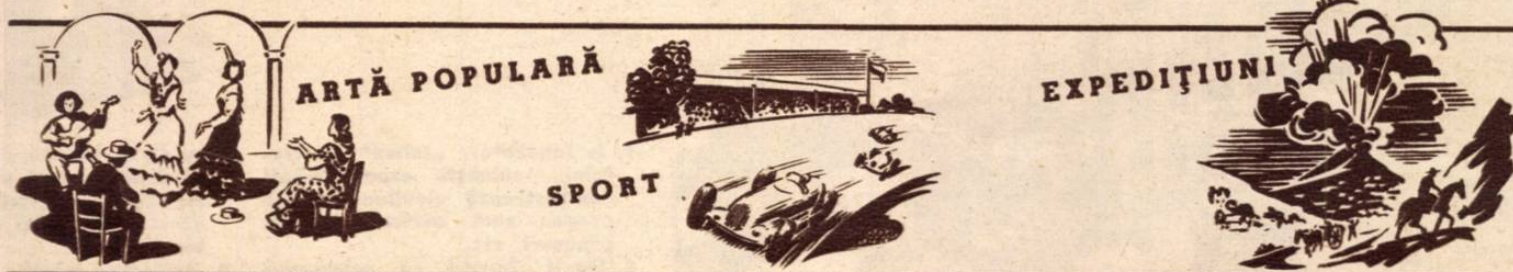
Aveți certitudinea că ați luat un aparat de radio, al cărui realizare, material și fabricație, pentru prețul dat, nu pot fi concurate și depășite. Deaceia puteți alege modelul care vă place, fără să vă temeți de vreo decepție. Semnul de calitate vă asigură 3 avantajii importante:



Fiecare aparat de radio, ales anume pentru export dintre numeroasele aparate fabricate de industria germană, poartă acest semn, drept garanție a calității sale superioare.

1. Perfecțiune tehnică unică.
2. Cea mai mare contravaloare pentru prețul plătit.
3. Formă elegantă și material de primă calitate.

CINE ASCULTĂ RADIO, ACELA STIE TOT CE SE ÎNTÂMPLĂ ÎN LUMEA ÎNTREAGĂ.





2.



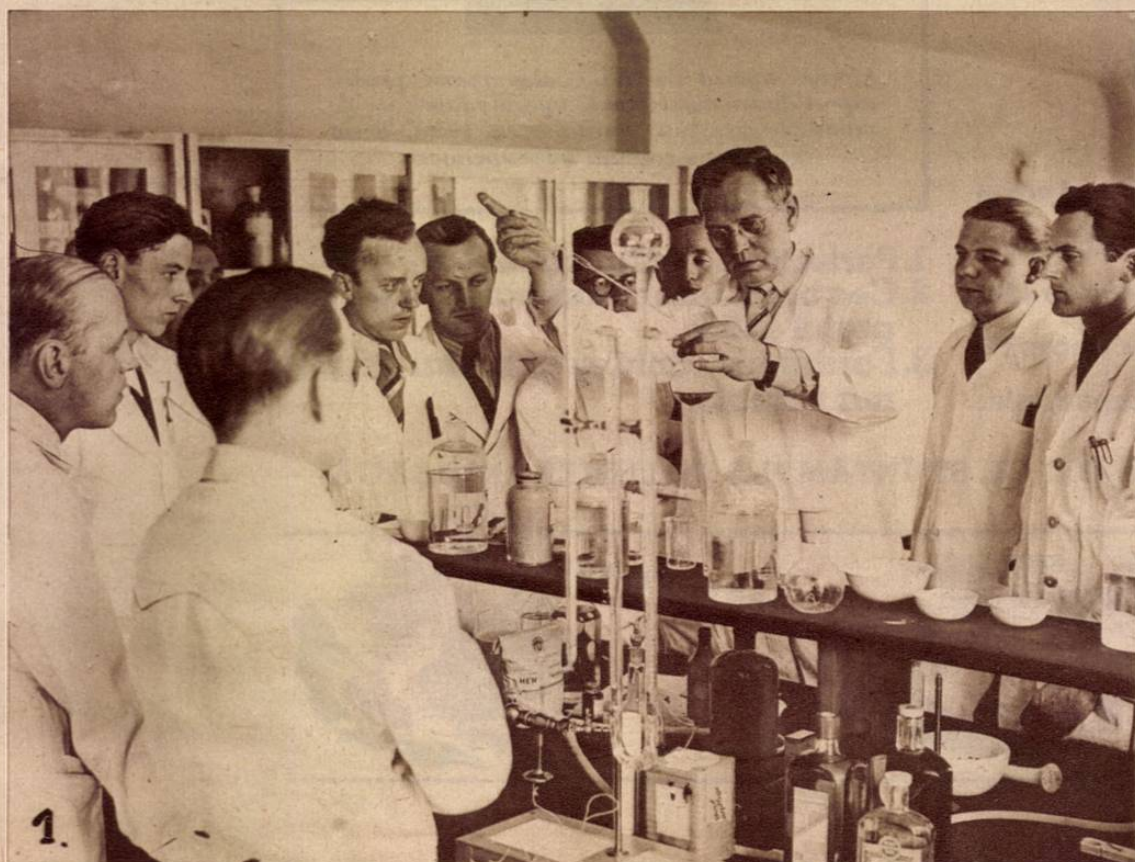
3.

ȘTIINȚA ÎN SERVICIUL FRUMUSEȚII

In Germania s'a format de curând o mișcare menită să încurajeze arta cosmetice. Bărbații susțin că mai important decât o masă costisitoare, este pentru ei un cămin prietenos și o femeie îngrijită, care să le încante ochiul. În cazul acesta masa le va părea delicioasă, chiar dacă nu va costa prea mult. În capitala Reichului a fost ridicată o „Casă a frumuseții”, unde femeile

primesc asistența celor mai buni specialiști, în schimbul unui preț minim. La cursurile acestui institut participă și numeroși coafori, pedicuriști, masseuri, etc., pentru a-și completa experiența și a cunoaște toate inovațiile, aparatele, preparatele cosmetice, etc.

Dăm în această pagină câteva fotografii recente din această „Casă a frumuseții”.



1.



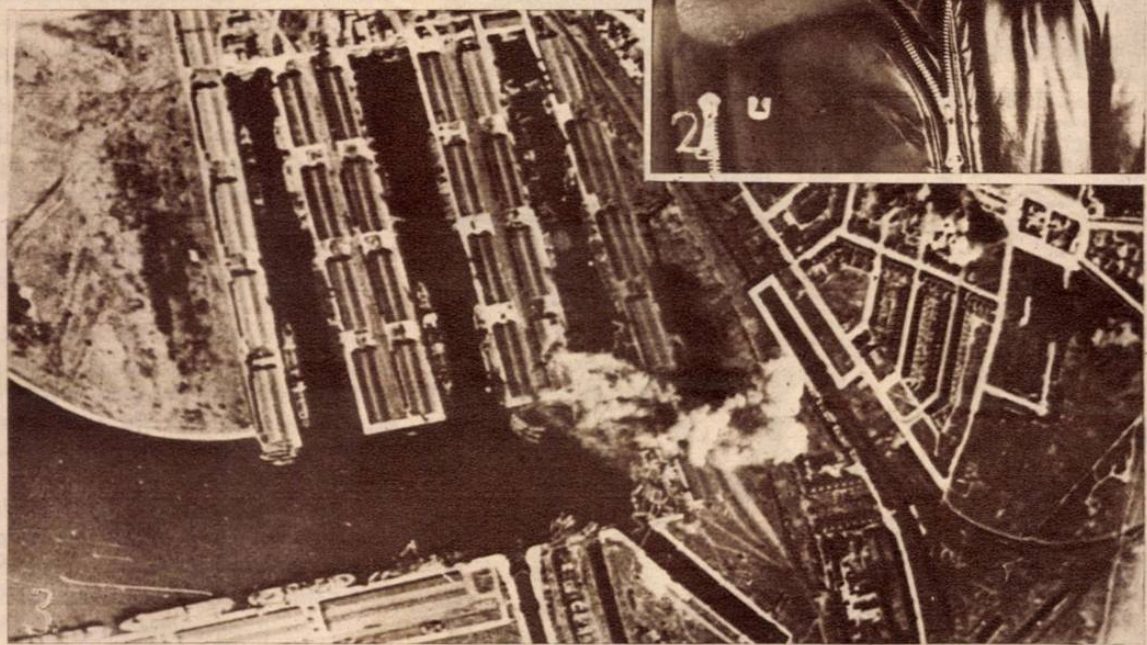
4.

1. În laborator, „inima” institutului, chimiști experimentați demonstrează elevilor cum se produc noi mixturi, loțiuni, săpunuri, etc.
2. Elevii învață să mănuiască aparatele.
3. Tratamentul se face într-o sală specială denumită „sala liniștită”, pentru ca „pacienta” să

- nu fie turburată, și în acest timp să-și odihnească și nervii. Astfel nimic nu turbură liniștea acestei săli, nici măcar un robinet de apă.
4. Aplicarea măștilor — după cele susținute de profesorii „casei frumuseții” — constituie unul din punctele cele mai importante ale tratamentelor.

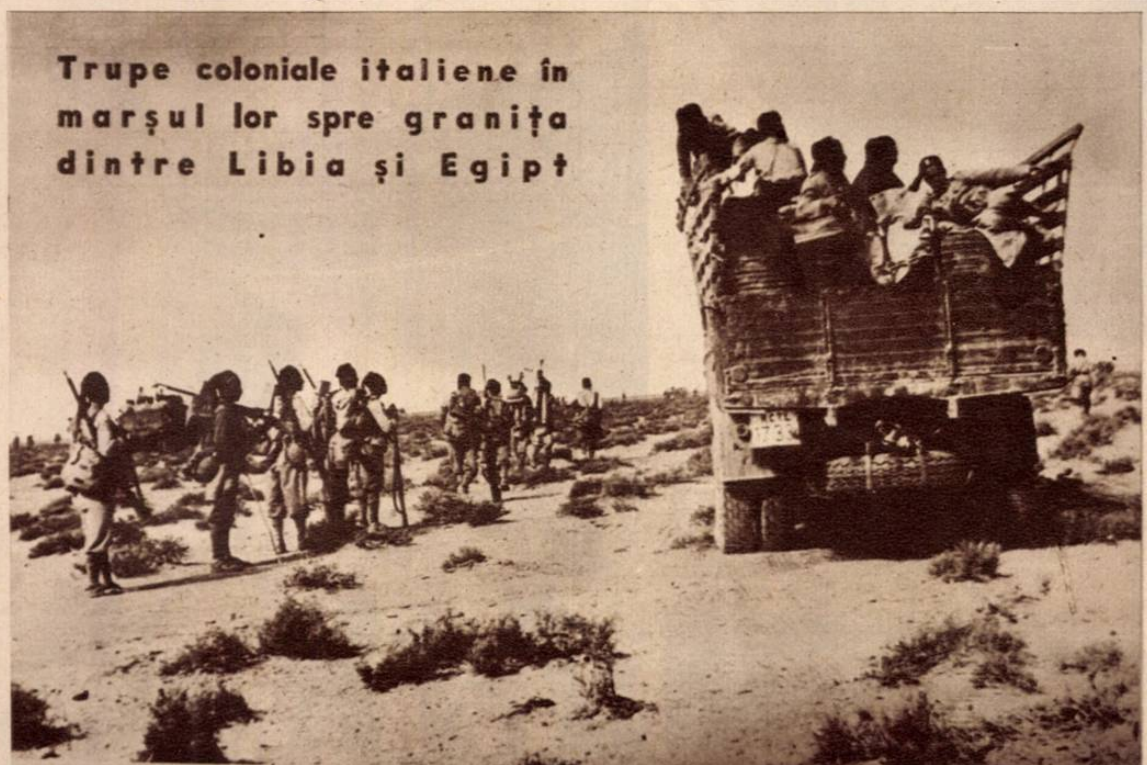


1. Avioane grele de bombardament în zbor spre inamic
2. Maiorul Moelders și-a sărbătorit în ziua de 20 Septembrie, cea de-a 49-a victorie aeriană, în zborurile deasupra Angliei
3. La gura râului Tamisa, șantierele navale din docurile Londrei au fost incendiate de bombele aviației germane



ATACUL IMPOTRIVA EGIPTULUI

Trupe coloniale italiene în marșul lor spre granița dintre Libia și Egipt



Aveți și Dv. dinți atât de albi și de frumoși? Dacă nu puteți răspunde deschis la această întrebare, atunci vă sfătuim să încercați Pasta de dinți Chlorodont

Programele tuturor posturilor europene pe toate gamele de undă sunt redată amănunțit în excelenta revistă

„RADIO”

Eczema

Persoanele care suferă de eczemă de ani de zile, pot recăpăta un somn liniștit, întrebându-se Pomada Cadum care oprește îndată mâncărimea. Multe suferințe pot fi evitate, dacă se întrebuițează la timp Pomada Cadum contra ecze- mel, bubelor, peelinginei, râlei, e- rupturilor, cojirii pielii, hemoroizilor.

CITIȚI **MARIANA** REVISTA FEMININA

BALOANE CAPTIVE



Echipagiul se pregătește de oscensiune

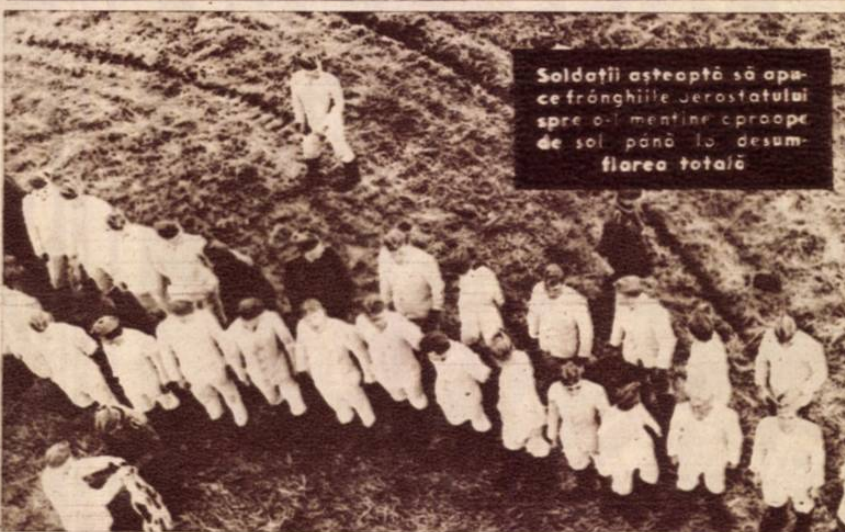
ESTE foarte adevărat că recunoașterile deasupra teritoriului inamic sunt efectuate astăzi de avioane speciale, dispunând de admirabile aparate fotografice. Dar fotografiile luate în timpul acestor sboruri nu dau totdeauna amănuntele necesare organizării amănunțite a unei ofensive.

În timpul luptelor din apus, a acelor din Olanda, Belgia și Franța, armata germană a utilizat în mare măsură baloanele captive, care după părerea unora n'ar fi avut alt loc decât în muzeu. În tragerile de artilerie la mică distanță, observatorii din nacela baloanelor captive au condus și au rectificat tragerile, ajungându-se astfel la distrugerea totală a liniilor de apărare inamice. Din înaltul cerului, expuși atacurilor aviației de vânătoare dușmane ca și focului artileriei adversarilor, observatorii transmiteau telefonic constatările

În această vreme de progres uluitor al aviației, n'ar veni nimănui să creadă cât de însemnate sunt baloanele captive și ce rol joacă ele în luptele ce se dau pe diferitele fronturi.



Pe un mare autocamion se află instalat cablul de oțel al balonului



Soldatii asteaptă să apuce frânghiile aerostatului spre a-l menține aproape de sol până la desumflarea totală

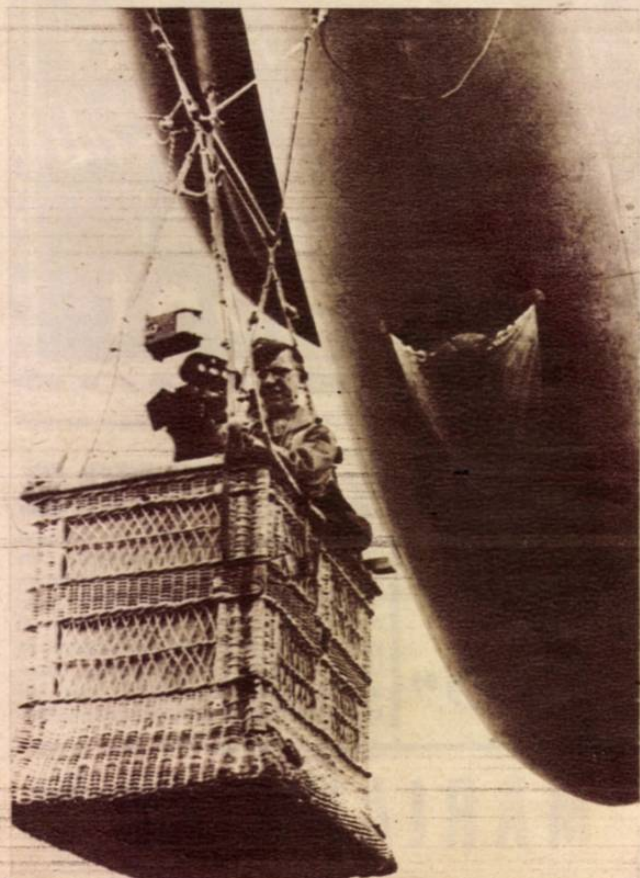
făcute și nu sunt puțini aceia cari în aceste posturi de mare răspundere au plătit supremul tribut patriei lor.

Undeva în dosul primei linii de luptă sosește într-o dimineață două autocamioane imense și se instalează într'un loc ferit. Un grup de soldați sar îndată jos și încep o operație care pentru unii pare neînțeleasă... ei descarcă o pânză uriașă, un coș de nule, saci de nisip. Din această trebură nu se înțeleg prea multe. Fiecare-și cunoaște rolul și muncește în tăcere. În automobil se mai află un număr mare de tuburi metalice conținând hidrogen. Când pânza este întinsă la pământ, un tub este dus de la ea la un alt tub colector ce unește gurile rezervoarelor de hidrogen și la o comandă, corpul balonului începe să se umfle. Operația este destul de rapidă. În puțină vreme balonul ancorat și menținut la pământ de sacii de nisip este pregătit. Coșul de răcită, care nu este altceva decât nacela, e fixat de frânghii. Aparatele de fotografiat sunt montate la bord. Telefonul este instalat. Nu mai rămâne decât să vie echipagiul. Acesta este format din elemente specializate pentru asemenea misiuni. Căci în afara observației, ei mai trebuie să fie și buni calculatori pentru tragerile de artilerie.

În cele din urmă se dă ordinul de înălțare a balonului. Sacii cu nisip sunt îndepărtați, ancorele sunt ridicate. Soldații mai țin încă frânghiile care atârnă în jurul corpului propriu zis al balonului.

Cea de a doua mașină, care poate face impresia unui atelier mecanic, începe să desfășoare cablul de oțel care va menține aerostatul la

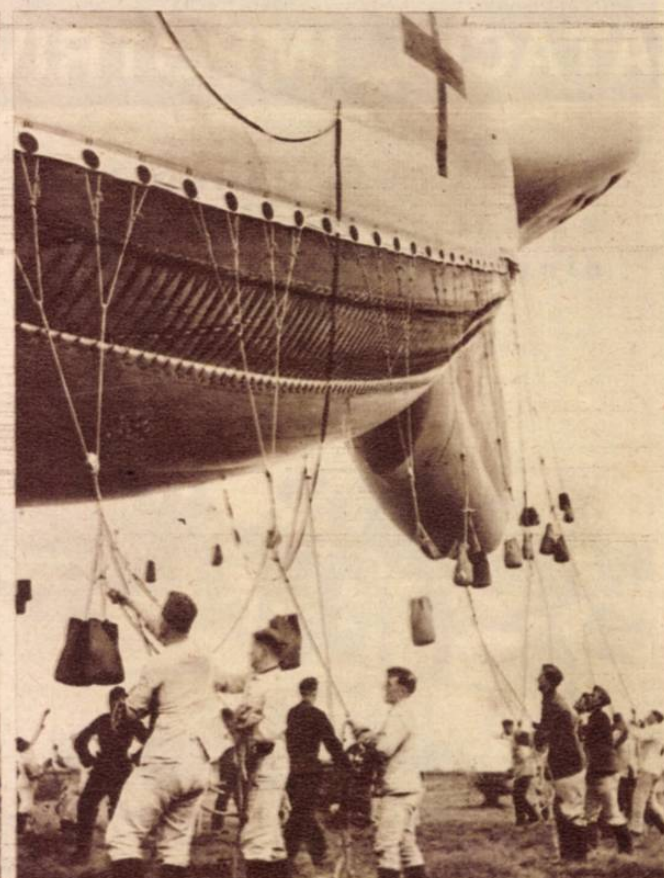
(Continuare în pag. 15)



Un operator cinematografic sa instalat în nacelă



Planând peste linii



Balonul fost readus la pământ

În ceea ce privește determinarea zonei de influență a Canalului de Suez în Extremul Orient, socotind ca punct de origină New-York-ul, centru mondial de producție, vom vedea numai decât că sfera de influență a Canalului încetează în prea importantul port al Shanghai-ului, marea piață a Orientului unde începe zona de influență a canalului de Panama, rivalul lui Suez. Deci, Japonia rămâne în plină sferă de influență a Suezului. Și cu acest prilej mai trebuie să se știe că în ciuda egalității distanțelor, drumul prin Panama prezintă asupra celui al Suezului două avantaje precise: costul mai redus de carburant lichid și cele mai mici taxe de trecere.

Canalul, lung de 162 kilometri în momentul inaugurării, avea o lățime de 22 metri și o adâncime mijlocie de 8, care, datorită unor impunătoare lucrări de îmbunătățire, executate în mai multe rânduri, a ajuns până la 27 de metri.

Însăși durata traversării, la început de 48 ore și 5' cu 17 ore și 8' de navigație efectivă a fost încet-încet redusă, mai ales de când s'a autorizat navigația nocturnă. Astăzi, traversarea se face în 13 ore, cu 11 ore și 15' de navigație efectivă. După caracteristicile parcursului, canalul a fost împărțit în șapte secțiuni: întâia, dela Mediterana la stațiunea *El Kantara*, dealungul lacului — acum secăt — *Menzaleh*; a doua, dela *El Kantara* la *El Guisr*; a treia, dela *El Guisr* la lacul *Timsab* sau „al crocodililor”; a patra, dela lacul *Timsab* la lacul *Amaro*. Pe această distanță se întâlnește orașul *Ismailia*. A cincea secțiunea cuprinde regiunea lacurilor *Ainari*; a șasea ajunge până la *Arsinoe* și a șaptea cuprinde spațiul dintre *Arsinoe* Suez și Suez-Portul *Tewfik*.

Dela portul *Tewfik* trece linia ferată *Port-Said* care mărginește canalul de Suez și se întâlnește la *Ismailia* cu linia ferată dela *Cairo*, legată de linia din *Ierusalim* printr'un pod turnat lângă gara *El Kantara*.

Pentru lucrările de întreținere, compania dispune de circa 1.000 lucrători și o flotă de peste 450 unități. Iar pentru asigurarea adâncimei reglementare în fiecare an se extrag, în medie, 4 milioane de metri cubi de material.

SUEZ, PROBLEMĂ ACTUALĂ

În ceea ce privește Italia, problema Suezului prezintă trei aspecte actuale cari așteaptă tot atâtea soluțiuni cari, de acum înainte nu mai pot întârzia. Primul, vizează caracterul de universalitate al Canalului față de consiliul de administrație care, așa cum precizează art. 24 din statute, trebuie să fie compus din 32 membri reprezentând principalele națiuni interesante, pe când Italia, putere mediteraneană, cu un vast imperiu colonial în Africa Orientală, ocupând al doilea loc în statisticele traficului prin canal, a fost completamente exclusă. Al doilea, privește cointeresarea Italiei la apărarea Canalului, acesta reprezentând calea naturală de acces în imperiul său colonial. Al treilea și ultimul aspect al problemei se referă la reducerea tarifelor cari astăzi reprezintă de patru ori prețul serviciului.

După cum se știe cruciada pentru noua civilizație a început și

acum, prin intrarea trupelor italiene în Egipt, ea se apropie de sfârșit. În curând problemele Suezului și toate celelalte cari frământă de ani Europa vor găsi o soluționare dreaptă și definitivă. G. R.

BALOANE CAPTIVE

(Urmare din pagina 14-a)

înălțimea dorită. Cablurile acestea au lungimi variabile, dar în linii generale un balon captiv nu se înalță la mai mult de trei până la patru sute de metri, aceasta din cauza presiunii extraordinare pe care o exercită aerul asupra cablului și din cauza tensiunii la care este expus.

Nu este o misiune lipsită de pericol aceea a echipajului unui balon captiv; El constituie o țintă lesnicioasă pentru mitralierele și tunurile dușmane și de cele mai multe ori o pradă sigură a avioanelor de vânătoare. Deaceia la bordul baloanelor captive se găsește de multe ori și o mitralieră pentru apărare. Nu trebuie însă să se uite că și această armă este de puțin folos din cauza neputinței celor din balon de a schimba poziția aerostatului. Pe de altă parte coborârea ca și înălțarea balonului cere foarte mult timp, așa că în caz de atac concentrat asupra aerostatului, echipajul nu are altă salvare decât să sară cu parașuta.

Din aceste cauze baloanele captive au fost întrebuintate în actualul războiu mai puțin decât odinioară. Dar oricâte ori s'a încredințat echipajului unui aerostat o misiune — chiar și în iadul deslănțuit pe frontul din Occident — el și-a împlinit misiunea.



depinde uneori de o poziție specială a rinichiului putând să se întâlnească la mai mulți membri ai aceleiași familii, nervoasă sau artritică. Ea nu reclamă atunci decât câteva precauțiuni: antisepsie și spălături renale prin administrare de Urodonal, adăugat la apa de masă în doză de o lingură la un litru.

Albuminuria adevărată provine fie din maladii infecțioase, din intoxicații, din turburări ale circulației, sau din afecțiuni ale rinichiului, precum: congestie, nefrită. Medicul consultant, va da toate directivele folosite, însă cura de Urodonal va fi planșă de scăpare a albuminuricilor, asigurând descongestiunea rinichiului și ușurând eliminarea ureei, a acidului uric și a tuturor deșeurilor toxice.

Urodonal a fost recomandat de Profesorii Légerot, Lanceriaux, Hérard, Huchard, E. Faivre, Pouchet, ca fiind distrugătorul și eliminătorul de elecție al tuturor elementelor nesănătoase cari compromit sănătatea. D-na J. L., din Drancy, ne scrie: „Urodonal este singurul produs care a fost în stare să mă scape de albumină”.

PENTRU A RĂMÂNE „TÂNĂRĂ”
ȘI SĂNĂTOASĂ LUAȚI...

URODONAL

antiuric perfect

LA FARMACII ȘI DROGUERII

ESTE UN PRODUS CHATELAIN, MARCA DE ÎNCREDERE

Temagin -ul combate cu eficacitate temperatura și răceala. Încercați și Dv. încă câteva tablete și veți fi cu siguranță pe deplin mulțumiți de efectul său.

Temagin -ul se găsește la orice farmacie în cutii a 2, 10 și 20 tablete.

CITIȚI MAGAZINUL

30 lei.

DOCTOR ERICH WUCHER

(din Cernăuți)

FOST ASISTENT LA CLINICA DIN VIENNA

S'a stabilit în București, Str. Aristide Briand 20 (fostă Regală) Bloc Carlton. Telefon 4.22.42. Boli de piele, păr, cosmetice, sexuale, femei și sifilis. Tratamente speciale pentru hemoroidi, varice și flebită. Raze X, Unde ultrasonice, Diatermie Ultraviolete, etc.

CONSULT 8-1 ȘI 4-8

STUDIO COSMETIC

ROZALIA Dr. MIGDAL

Bul. ELISABETA 3A. Tel. 3.28.35

Citiți

„MAGAZINUL”

revista publicului select

Pentru îmbăierea copilului Dvs...

întrebuințați numai săpunul pentru copii NIVEA. Spuma sa abundentă și fină intră în pori, înlesnind astfel o respirație sănătoasă a pielii. După bae folosiți NIVEA-Baby-Crème, care conține eucerită, precum și pudra pentru copii NIVEA, răcoritoare, în noul ambalaj interesant și practic.

Săpunul pt. copii, Baby-Crème și pudra pt. copii

NIVEA

contribuiesc efectiv la sănătatea copilului Dvs.!





1



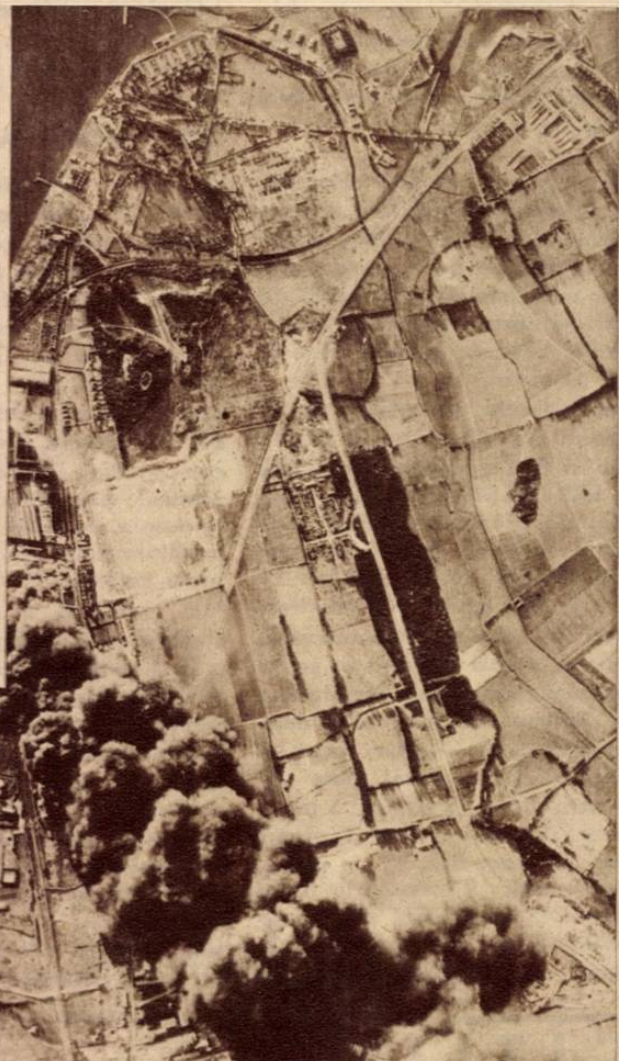
2

1. ADĂPOST PENTRU UN SINGUR OM

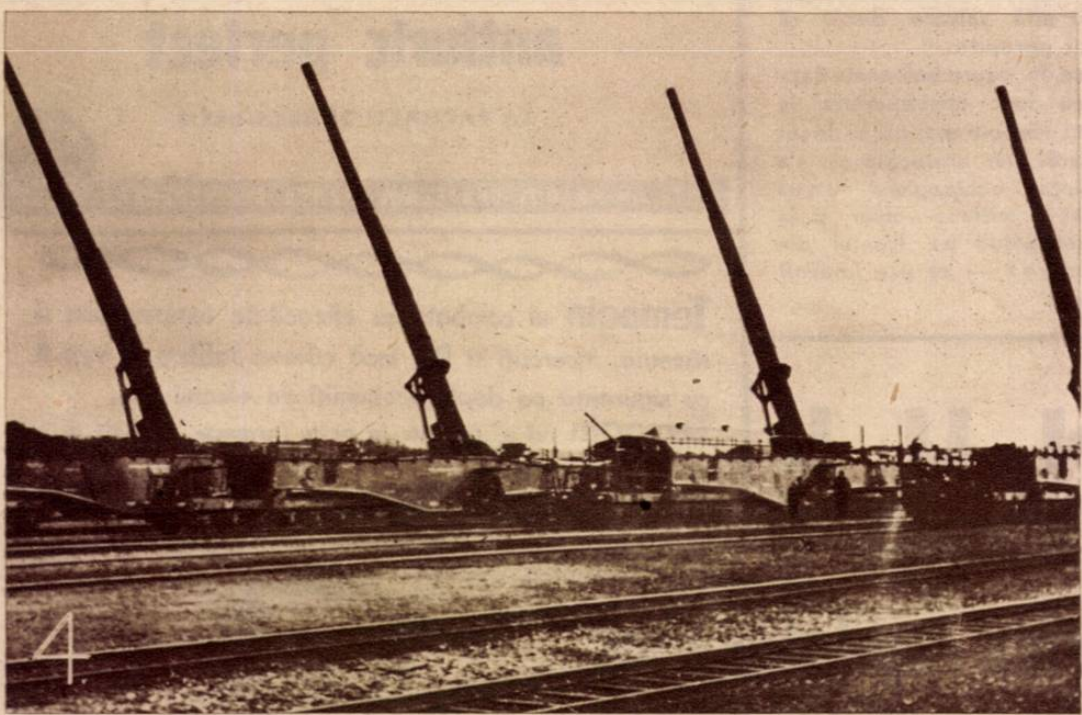
Nu fiecare lucrător are timpul necesar să se adăpostească în timpul alarmelor aeriene. Marile uzine germane au început să introducă aceste adăposturi pentru un singur om, în care lucrătorul se poate refugia în timpul alarmelor, având în același timp posibilitatea să supravegheze atelierul prin micile deschizături din adăpost.

2. BOMBE INCANDESCENTE DEASUPRA BERLINULUI

Experți militari germani examinând o bombă luminoasă, aruncată de piloții englezi deasupra Berlinului.



3



4

3. Bombardament aerian german deasupra Angliei

Un depozit de tankuri petrolifere incendiate de aviația germană la Purfleet, pe Tamisa.

4. Tunuri cu bătae lungă, în acțiune

Tunuri grele ale artileriei germane, montate pe vagoane de cale ferată plecând spre destinație.

5. Bombardarea coastei engleze

Tunuri grele germane de cale ferată cu bătae lungă, bombardând de pe coasta franceză, bateriile engleze din Dover.



5



ANUL XIV No. 716

8 OCTOMBRIE 1940

10 LEI



6 OCTOMBRIE, ZI DE AFIRMARE A PUTERII ȘI DISCIPLINEI LEGIONARE

În Piața Universității, domnul general Ion Antonescu, Conducătorul Statului și dl. Horia Sima, Conducătorul mișcării legionare și Vice-președintele Consiliului de miniștri, rostesc impresionante discursuri: siluetele lor se profilează pe sobrul și mărețul panou verde depe care chipul Căpitanului privește de dincolo de veșnicie, revărsarea sufletului viu al Nației pentru care s'a jertfit.

Cum am fost salvat DELA MOARTE

CELE povestite mai jos s'au întâmplat într'adevăr. În fiecare clipă, undeva pe întinsul apelor, drama se poate repeta. În grozava înclăștare dintre popoare indivizii nu mai înseamnă nimic. Trăirea lor, inițiativele lor, nu înseamnă nimic față de covârșitoarea însemnată a luptei pentru viață a națiunilor. Iată cum povestește un aviator german, una dintre cele mai palpitante aventuri trăite de el în cursul acestui războiu:

AVEAM ordin să așteptăm în noaptea aceea în stare de alarmă. Aparatele noastre fuseseră scoase din hangare și aliniate, gata să-și ia în fiecare clipă zborul. Știam, sau mai bine zis bănuiam că vom trebui să sburăm deasupra Londrei și cum pilotam un aparat de recunoaștere, desigur că misiunea principală revenia camarazilor mei, dela bordul avioanelor de luptă și bombardament.

Cei din escadrila mea, ne odihneam pe fotoliile popotei ofițerești, căci așteptarea ar fi putut dura și întreaga noapte. Din fericire era numai o noapte de vară care se termină repede.

În cele din urmă, spre zori, un curier ne aduce dela postul de comandă un plic sigilat. Camandantul escadrilei îl ia în primire, îl desface, apoi ne anunță cu tonul cel mai calm din lume: „Pornim în 15 minute”. Piloții diferitelor aparate s'au adunat în jurul lui și primesc instrucțiunile de zbor. Se consultă hărți, se fac propuneri și se iau înțelegeri.

Iată-ne în carlingă. Îmi iau în primire postul de observator mitralior, în cupola străvezie a aparatului nostru bimotor. Trebuie să însoțim o escadrilă de bombardament asupra unui port englez, iar misiunea noastră este să fotografăm efectele atacului.



Într-o barcă de cauciuc accidentați salvati se îndreaptă spre coastă.

că efectele lui sunt reduse. Aparatele de bombardament în picaj și-au început acțiunea. Ele se năpustesc din înalțuri întocmai unor șoimi, aruncând cu precizie matematică bombele lor. O mare de flăcări se întinde în tot cuprinsul portului. Aviația de vânătoare dușmană și-a luat și ea zborul. Suntem atacați din mai multe laturi deodată și răspundem cu greu furiei asaltatorilor. Totuși reușim să trimitem în flăcări spre pământ pe doi dintre ei.

O sguduitură formidabilă mă aruncă dela postul meu. Îmi întorc privirile spre pilot, dar acesta s'a cromponat cu disperare de manșe și redresează avionul. Am primit o lovitură a artileriei antiaeriene în plin; soarta noastră este pecetluită. Trebuie să ne retragem spre larg, în speranța că vom întâlni un vapor german. Părăsim lupta. Pilotul este rănit. Radiotelegrafistul a murit. Ești din vâltoarea luptei trec în locul radiotelegrafistului și transmit cu insistență semnalele de salvare,

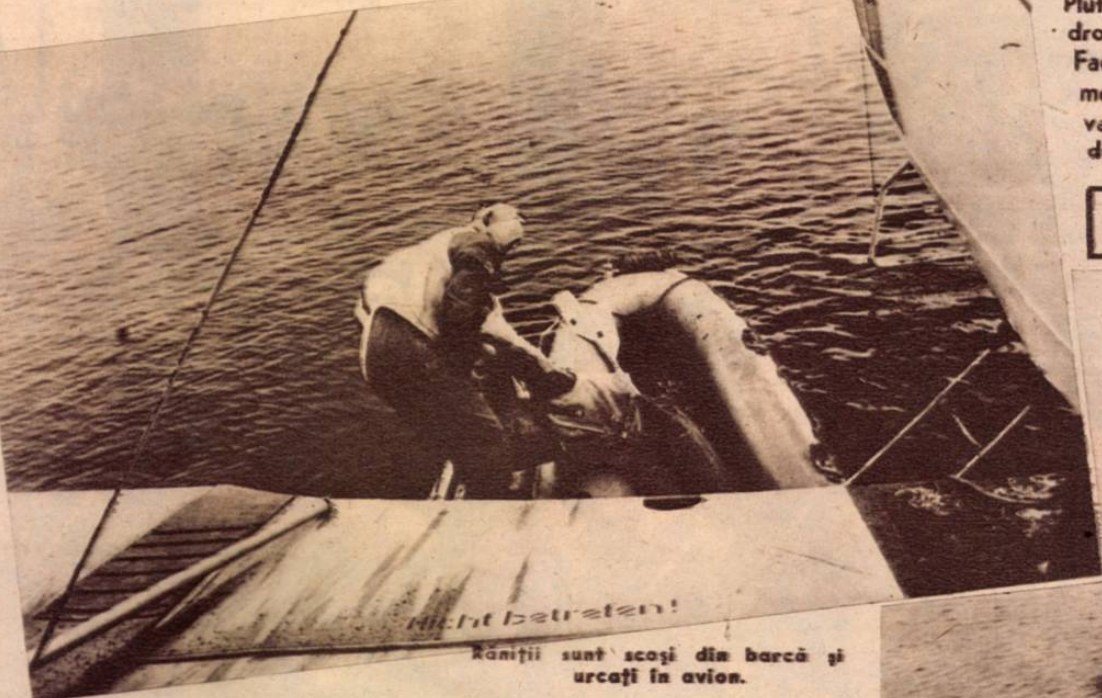
indicând cu aproximație locul unde ne aflăm și direcția zborului.

Jur împrejurul nostru, pe mare, nici urmă de viață. Pilotul mă anunță că nu mai poate menține aparatul în aer și că trebuie să pregătesc barca de salvare de cauciuc. În câteva minute sunt gata. Aparatul zboară la câțiva metri de suprafața mării; ia contact cu apa... suntem pe valuri. Lansez barca de cauciuc, la bordul căreia am pus câteva bidoane cu apă și un tub cu chimicalii, care vor semnaliza dela distanță poziția noastră celor ce ne vor căuta. Fac semn pilotului să coboare, dar acesta nu se mișcă. Mă apropiu de el: e mort!

Avionul începe să se scufunde; mai am numai câteva minute. Sar în barcă și mă depărtez de epavă. Aparatul a dispărut. Sunt singur pe întinderea albastră a mării. Izolarea mea mă covârșește. Primele ore nu simt atât singurătatea. Mai apoi însă mă cuprinde teama. Dacă nu voi fi găsit?

Plutesc într-o pată de un verde deschis, vizibilă dela mare distanță. Un hidroavion apare la orizont. O mare cruce roșie e zugrăvită pe flancurile lui. Fac semne cu o batistă, deși îmi dau seama cât de fără rost este gestul meu. Am fost observat: hidroavionul se pregătește de amerizare. Sunt salvat dela o moarte sigură și îngrozitoare. După câteva minute sunt la bordul aparatului salvator!

La orizont se zărește o barcă cu doi piloți accidentați.



Răniții sunt scoși din barcă și urcați în avion.

Pornim. Pasărea de oțel tremură din toate încheeturile, și după o scurtă goană pe sol își ia zborul. Altimetrul înregistrează treptat înălțimea. Sburăm în formație strânsă. Aparatele de telegrafie fără fir țâcăne neîncetat primind comenzi și transmitând informațiuni. Pământul nu se mai vede. Plutim deasupra Mării Nordului. Ceața dimineții ne împiedică vederea. Soarele n'a răsărit încă. Lumina este totuși suficientă spre a distinge în depărtare, la orizont, coasta engleză. Comandantul escadrilei ne transmite prin T. F. F. ultimele ordine. Avioanele iau o nouă formație și se năpustesc în mare viteză asupra țintei. Bombele cad în ploaie. Artileria antiaeriană dușmană a deschis focul, dar tirul nu este bine condus, astfel



Timerele fete

IN TURCIA DE AZI

TRATATELE de istorie vor menționa desigur pentru totdeauna meritele celui care a fost creatorul Turciei moderne, Mustafa Kemal Pașa, sau așa cum a fost numit în ultimii ani și cum va rămâne Kemal Atatürk, adică „tatăl turcilor”.

Desfășurată la periferia Europei, revoluția aceasta, care a avut de întâmpinat greutăți pe care mulți nici nu le bănuiesc, a însemnat pentru milioane de indivizi desrobirea de prejudecăți, care oamenilor moderni și civilizați li se păreau ridicole. Și este știut că nimic nu este mai greu decât lupta cu inerția unui popor analfabet și superstițios, lupta cu obiceiuri, care în anumite forme de viață nu mai au nici o rațiune.

Fără îndoială că revoluția lui Atatürk a fost urmărită și de europeni. Ei aflau însă numai rezultatele grelei încercări, fără să cunoască pitorescul în sine al luptei.

Când a preluat conducerea patriei sale, Kemal Pașa a găsit o situație mai mult decât tristă. Un popor ținut vreme de secole într-o stare apropiată de sclavie, incult, înfrânt într-un mare războiu, agoniza. Omul acesta providențial a înțeles să reînsoflească dorul de viață al neamului său și să transforme o înfrângere într-o victorie atunci când nimeni n'ar fi crezut lucrul posibil; Kemal a creat o armată capabilă să învingă trupele grecești ale lui Venizelos, a restabilit ordinea într-o țară aproape lipsită de mijloace de comunicație, a înfrânt rezistența înverșunată a celor cari aveau interes ca țara să rămână în starea de inapoiere în care se afla.

Dar toate aceste succese n'au fost suficiente spre a garanta viitorul Turciei. Kemal a înțeles acest lucru și a pornit la reforma radicală a sufletului turc. El a declarat războiu prejudecăților, inerției față de cultură. Și unul dintre primii dușmani care trebuia înfrânt era... fesul! Fiecare își amintește pitorescul costum pe care-l purtau turcii depe vremea sultanului. Era o finută imitată în timpul carnavalului european, iar fesul era subiectul tuturor ironiilor. Într-o



La un proces instruit de magistrați femei. Iată grupul martorilor așteptând să fie interogați

D-ra Rebia îmbracă toga, cu multă demnitate

cedeze sugestiilor vestimentare ale capului statului. Lucrul nu este de puțină însemnătate. Odată cu hainele de carnaval a dispărut și mentalitatea învechită a turcilor, cari s'au înregimentat apoi cu vioiciune în civilizația europeană.

Al doilea punct însemnat al revoluției kemaliste a fost emanciparea femeii. De unde până atunci ea era condamnată la închisoarea—rare ori aurită a haremului—fiind complet exclusă din viața statului și lipsită chiar

de cea mai rudimentară cultură, Kemal a smuls-o robiei, făcând-o utilă societății.

Familia a devenit din poligamă, monogamă. Vălul femeii turce, acel vestigiu de incontestabilă poezie romantică, a dispărut, fiind lăsat la buna apreciere a femeii turce, dacă să-l poarte din cochetărie sau ba.

Dar ceea ce este mai interesant este seriozitatea pe care au dovedit-o aceste femei ținute vreme de milenii în incultură și robie. În scurtă vreme ele au reușit să se plaseze pe primul plan în mai toate profesiunile care până atunci erau domenii exclusive ale bărbaților.

În justiția turcă există astăzi magistrate a căror capacitate este remarcabilă. În medicină, inginerie, arhitectură, în artă ca și în toate domeniile preocupărilor intelectuale, tânără fată turcă a ocupat posturi de primul plan. Turcia este astăzi o țară care se ridică. Și aceasta pornind dela revoluția provocată de o simplă pălărie.

STUDIO COSMETIC

ROZALIA Dr. MIGDAL

Bul. ELISABETA 3 A. Tel. 3.28.35

CITIȚI

MARIANA

revistă feminină



Aceste două femei-avocate, atât de absorbite în lectura unui dosar, devedesc că trebuie să fie vorba de un proces interesant.

bună zi Kemal declară fesul ca o podoabă reprobabilă și în consecință îl elimină depe propriul său cap. La o festivitate, la care participau și reprezentanții bisericii musulmane, Kemal apărură cu o admirabilă pălărie de panama, care stârni după cum era de așteptat revolta celor de față. Kemal se desinteresează de părerile celor din jur și continuă să arboreze această podoabă europeană a capului, alături de costume croite după ultimele jurnale londoneze. Cu toate acestea nu se găsi nimeni care să-l imite. Ba din contra, s'au găsit destul de mulți cari în public îl atacau pe capul statului pentru această inovație pe care ei o socoteau dăunătoare.

Și atunci începu războiul fesului. O lege a adunărilor naționale decretă fesul ilegal, iar agenții polițienești fură însărcinați să confişte chiar și cu forța depe capul recalcitranților podoaba roșie ca focul. S'au produs turburări nu fără gravitate, iar unii dintre îndărătnici au plătit chiar cu capul încăpățănarea lor.

Credincioșii musulmani, fataliști după cum le este firea, n'au mai avut ce face și au trebuit să

Yohhi Bey, primul judecător al Cerții din Ankara, examinează împreună cu colega sa Rebia, un dosar foarte interesant





1. Domnul general Ion Antonescu, Conducătorul Statului și d-l Horia Sima, Conducătorul Mișcării Legionare părăsesc Piața 6 Septembrie îndreptându-se spre locul defilării, în uralele entuziaste și nesfârșite ale mulțimii.
2. D-l general Ion Antonescu, Conducătorul Statului însoțit de d-l Horia Sima, Conducătorul Mișcării Legionare și vicepreședintele Consiliului de Miniștri și de d-l Radu Mironovici, comandant al Bunei Vestiri și comandant al demonstrației, sosesc în Piața 6 Septembrie.
3. Defilează delegația național-socialiștilor din Capitală.
4. Defilarea grupului fascist sub comanda d-lui Tozzi, inspector general al fosiilor din România.

MĂREAȚA MANIFESTAȚIA

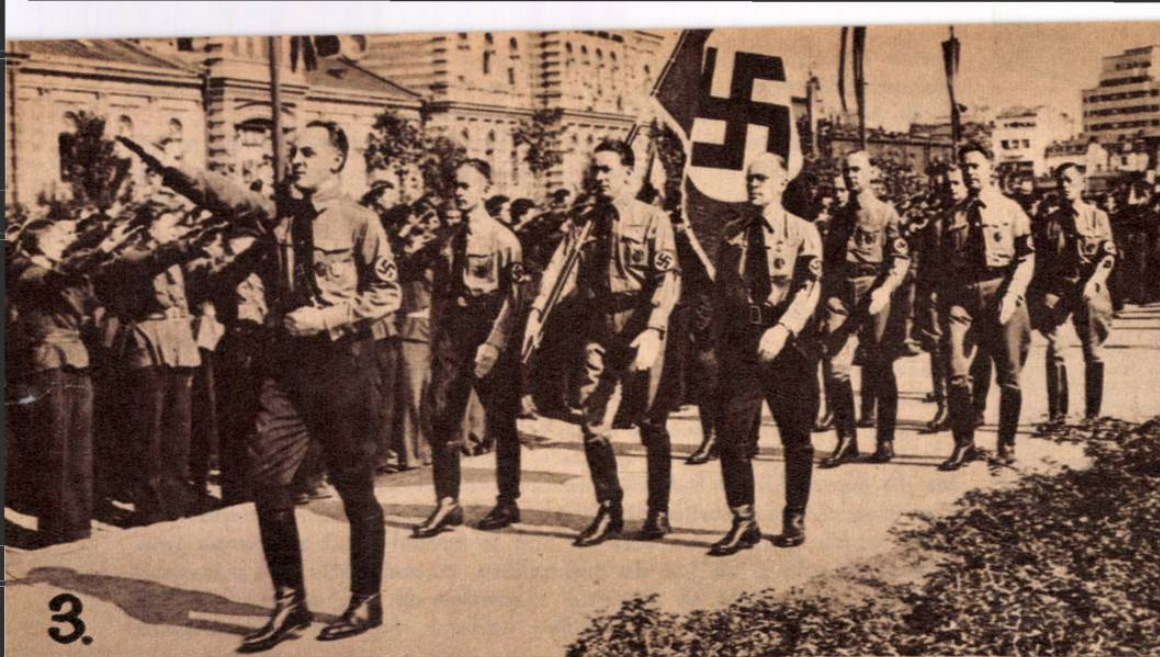


In Piața Mihai Viteazul legionarii defilează în nesfârșite valuri.

D-l Horia Sima, Conducătorul mișcării legionare și Vice-președinte al Consiliului de miniștri întreținându-se cu d-l Wilhelm Fabricius, ministrul Germaniei la București.

I. P. S. S. Patriarhul Nicodem, însoțit de un sobor de preoți, corpul diplomatic, familiile legionarilor căzuți în dreaptă credință, în frunte cu d-na Codreanu, soția Căpitanului, d-na Moța cu copiii Mihaela și Gabriel, d-na Alexandrina Cantacuzino, corespondenții ziarelor străine, în timpul cuvântărilor.





ȚIE LEGIONARĂ DIN CAPITALĂ



Pe Calea Victoriei, tinere legionare defilează.

Defilează „Cetățuile” — corpul femeilor legionare.



În imensa incintă a Pieții 6 Septembrie, cămășile verzi înfrățite cu costumele noastre naționale din toate regiunile țării, ascultă cuvintele pline de înțelepciune ale Conducătorului Statului

În straie țărănești și cu cojoacele pe umeri „Frățiile de cruce” defilează într-o impresionantă ordine.



vreme superioritatea armamentului francez și mai ales a artileriei era indiscutabilă. Nieuport-urile de 75 au fost adoptate de mai toate țările lumii, pentru calitățile lor excepționale.

Dar geniul ingineresc german nu s'a lăsat mai prejos. Vreme de ani de zile s'a muncit în laboratorii și uzine spre a se crea tipuri noi pentru artilerie și în cele din urmă superioritatea a trecut dincolo de Rin, în tabăra germană.

Uluitoarele succese din fața liniei Maginot, doborârea forturilor belgice, toate acestea au fost cu puțință numai datorită artileriei germane a cărei eficiență este maximă.

Trenul blindat oferit de Fuehrer, Ducei reprezintă un summum al realizărilor tehnice germane. Această unitate de artilerie grea și antiaeriană, are marea calitate de a putea fi deplasată cu mare ușurință în punctele socotite ca periclitate. Faptul că-și poate schimba amplasamentul fără nici o greutate o face puțin vulnerabilă tragerilor de represalii ale bateriilor adverse, iar atacurilor aeriene le poate face singură față datorită dotației extraordinare cu armament antiaerian. Între armele antiaeriene care se află la bordul unui asemenea tren blindat se află și un tun de mic calibru, cu mai multe țevi și tragere rapidă, care poate să aștearnă o perdea de foc pe zone întinse astfel că o pătrundere a unităților aeriene dușmane prin această zonă să fie practic imposibilă.

Tunurile de mare calibru care sunt montate pe un asemenea tren blindat, sunt construite după principiul tunurilor de marină. Revistele de specialitate italiene și germane evită însă să dea amănunte asupra lor, din motive lesne de înțeles. Totuși, din aceste reviste scoatem știrea, că uzinele Skoda au construit de curând o gură de foc a cărei eficacitate este neîntrecută. Se pare că este vorba de o perfecționare a tipului de tun cunoscut în timpul războiului trecut sub numele de „Dicke Bertha”.

Tunul acesta a bombardat Parisul dela distanța de aproape o sută kilometri. Eficacitatea din punct de vedere militar a fost mai mică decât s'a așteptat, din cauza nepreciziei tirului. În schimb panica provocată de aceste proiectile venite din senin, a fost nemaipomenită. Noul tun pe lângă bătaia lungă, are și o tragere remarcabil mai precisă, uzajul materialului fiind incomparabil mai mic, decât al tunului corespunzător întrebuițat în războiul trecut.

Un ultim amănunt în legătură cu trenurile blindate germane, este că aceste trenuri își poartă cu ele muniția în cantități considerabile, iar în vagoanele lui se află ateliere de reparații și tot ceea ce poate fi necesar unei baterii de aceste proporții. Pentru apărarea unei coaste maritime foarte lungi, cum ar fi aceea a Italiei, arma pe care o constituie trenul blindat este de cea mai mare însemnătate. Deaceia darul Fuehrer-ului are o semnificație care a scăpat multora.

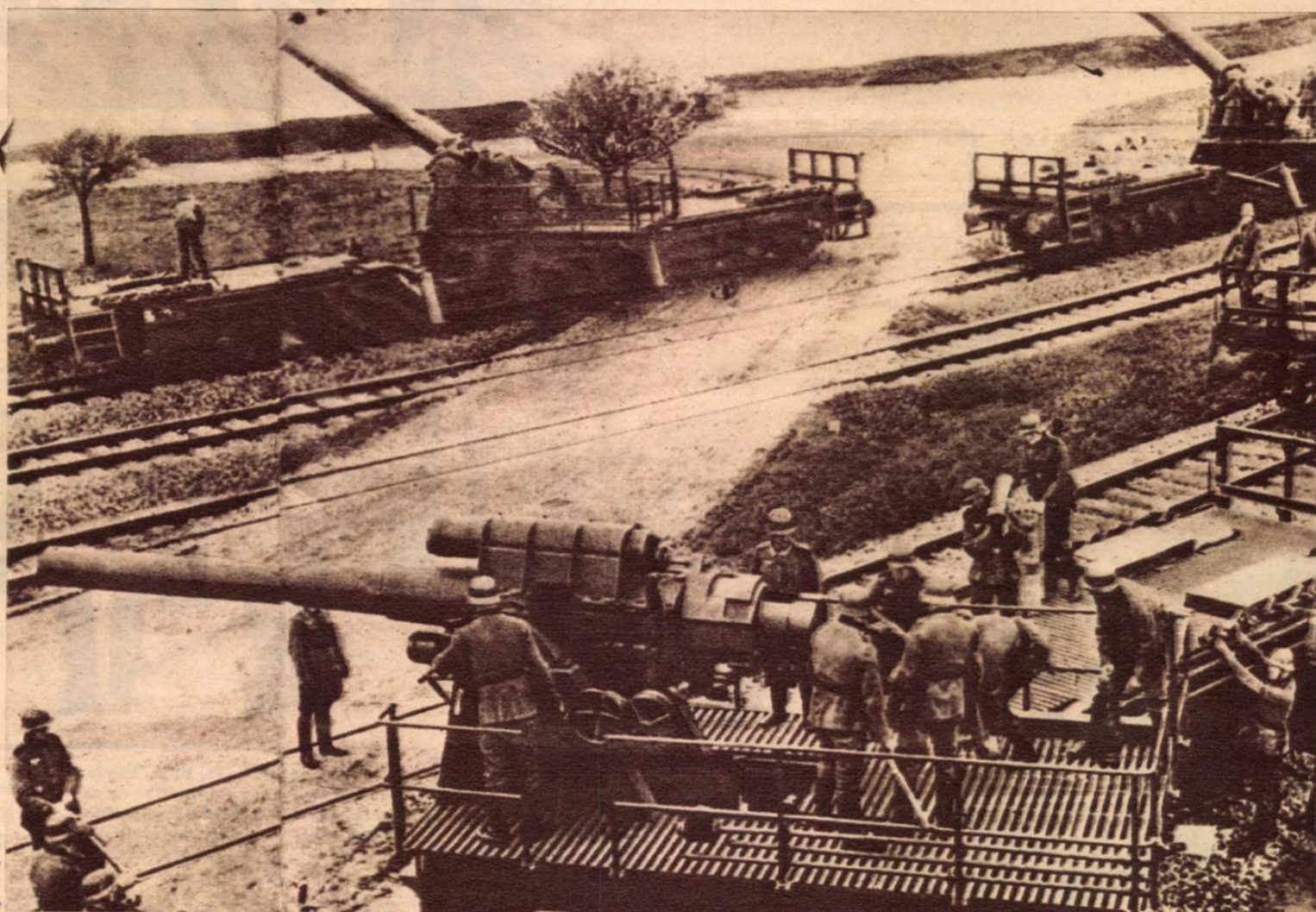
ELOGIUL TRENULUI BLINDAT

Acum câțva timp, toate ziarele lumii au anunțat, că Fuehrerul Cancelar al Germaniei a făcut Ducei Mussolini un dar, care iese din comun prin valoarea sa excepțională. Era vorba de un tren blindat.

Pentru cei cari nu cunosc însemnătatea acestei noi arme de luptă, știrea va fi fost înregistrată ca oricare altă curiozitate! Cei cari sunt interesați însă de progresele științei războiului, au căutat să afle din publicații cât mai multe date. Iată câteva:

În primul rând este bine de știut că un tren blindat nu este o armă defensivă, ci ofensivă. Prin urmare, partea însemnată nu este blindajul care ar feri de pericole pe cei cari se află în tren, ci armamentul său extrem de puternic și mai ales artileria de mare calibru, a cărei însemnătate în lupta modernă am scos-o în repetate rânduri în relief.

Între statele beligerante de astăzi a existat totdeauna o întrecere în ceea ce privește armamentul. Într-o



Experiențele făcute cu tunuri de mare calibru în Octombrie 1918, au arătat tehnicii germane calea spre noi realizări în domeniul artileriei grele și ușoare



Bine instruiți soldații italieni
inving orice obstacol, în calea
lor spre inamic.



Dela tărâmul Mediterraneei..

IN DEȘERTUL MARMARICEI EGIPTENE... PÂNĂ
LA GIARABUB ȘI CASSALA, PRETUTINDENI

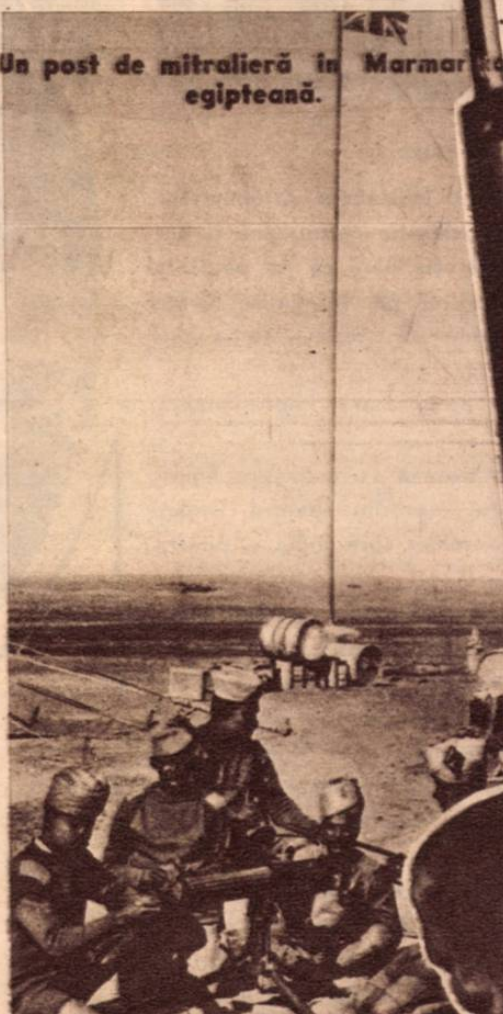
bubue tunul!

RĂZBOIUL ce se desfășoară astăzi la frontiera dintre Cirenaica și Egipt prezintă numeroase aspecte de noutate absolută. Până mai ieri toate luptele de cucerire deslănțuite pe teritoriul african s'au dat între reprezentanțele, mai mult sau mai puțin numeroase, ale marilor armate metropolitane și forțele indigene; însuși războiul italo-abisinian, care totuși întrecă cu mult pe cele

O unitate motorizată trece granița Egiptului la capătul Viei Balbia



Un post de mitralieră în Marmarica egipteană.





Vederea oazei din Giarabub.



Portul Assum, pe Nil.

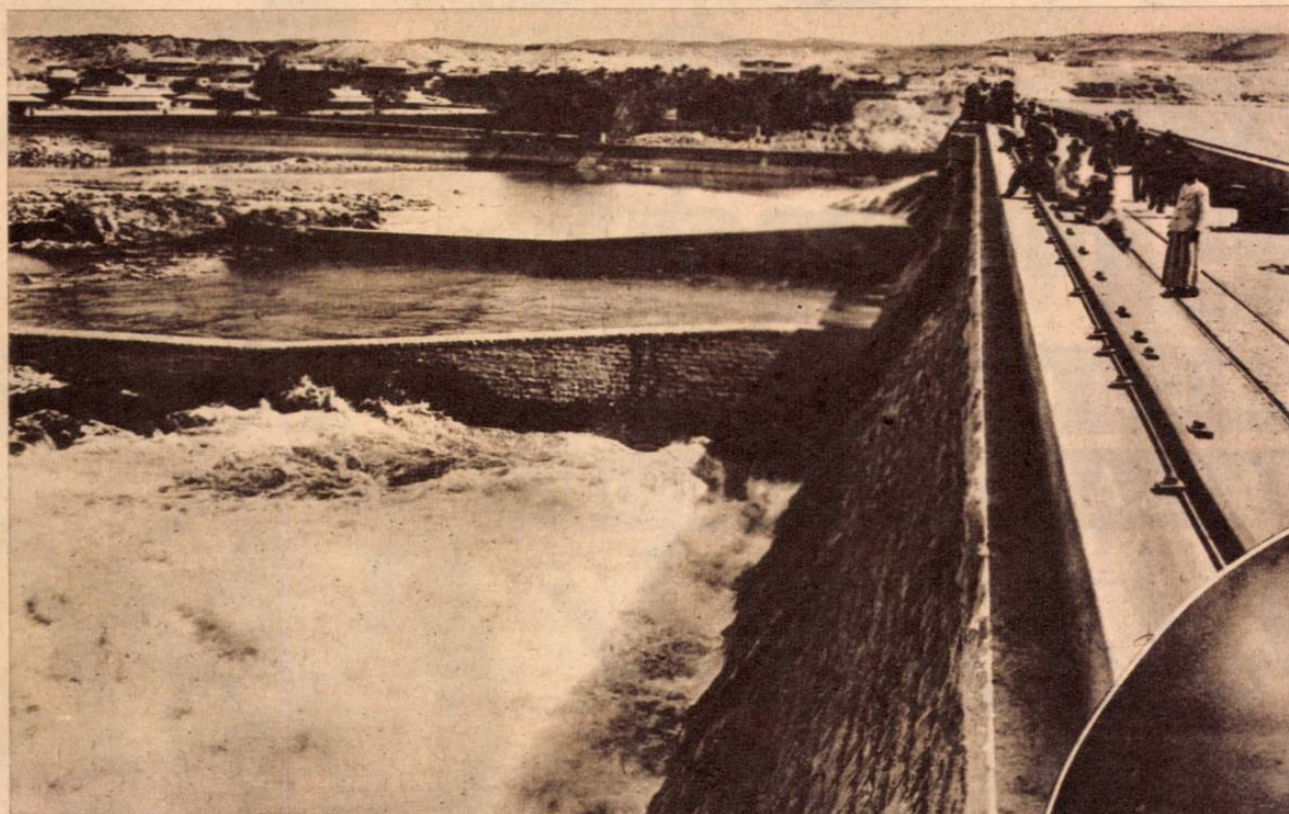
Acesta este mediul înconjurător al războiului anevoios, aspru, purtat cu prudență și victorie de îngrădirile oricărui adăpost, fără vreun avantaj al terenului; un războiu fluid și mobil ca credințată mijloacelor mecanice, rapide, poate fi deslănțuită aci; va produce surprize.

O lucrare de baraj lângă Assum, pe Nil.

Un post antiaerian, în deșertul



Prin această poartă supranumită „a pustului” trec trupele italiene spre Egipt.



precedente, prin importanța, prin numărul oamenilor și mijloacele întrebuintate, a avut același caracter fundamental de luptă între civilizația europeană și barbaria africană. Astăzi însă se întâmplă pentru întâia oară că pe pământul continentului negru se întâlnesc două mari Puteri și că pe țărmurile Africii mediterane se caută deslegarea a numeroase probleme de însemnătate capitală care stau la temelia uriașului conflict european.

Altă caracteristică a acestui războiu este folosirea, pe o scară impresionantă, a mijloacelor motorizate și mecanice.

Napoleon spunea că pentru a învingea Anglia trebuia să o frângă în Egipt; aceasta e cu atât mai adevărat astăzi cu cât Egiptul reprezintă pentru Englezi supremația asupra Canalului de Suez, calea deschisă spre India și poarta Imperiului.

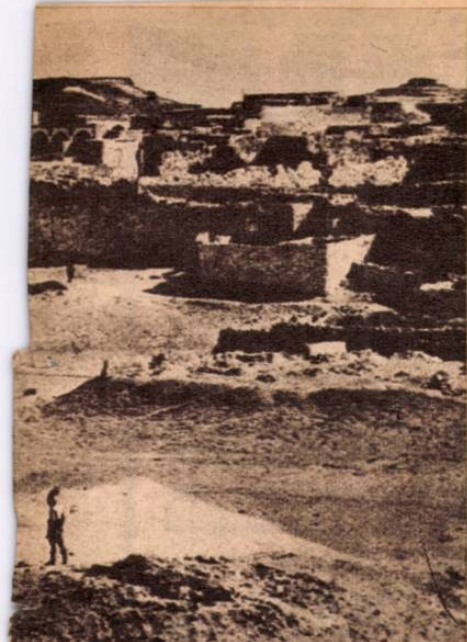
Dar am putea spune că iarăși natura a contribuit să facă jocul englezilor așternând în partea apuseană a teritoriului egiptean o lungă întindere de pământ pustie. Este regiunea denumită *Marmarica*, un bărgan imens, dogoritor, de culoarea cărămizii, neînsuflețit decât ici-colo de rare tufișuri de buruieni și complet lipsit de apă. *Marmarica*, bastion impresionant care în timp ce străjuiește cu fața spre mare arătându-și coloșii de stânci perpendiculare și prăpăstioase se transformă încet-încet, către interior, într-o câmpie uniformă și izolată, bântuită de o climă ucigătoare.

Dealungul mării, în *Libia* și în *Cirenaica*, elementul prim și într-adevăr prețios pentru intensele mișcări firești cerute de natură se desfășoară pitoreasca panglică asfaltată a căii litorale, realizarea gigantică a lui *Italo Balbo* și care de bună seamă, va fi destinată să ocupe un loc de rangul întâi în viitoarea istorie a actualului războiu.



O caravană de automobile în pustiu de nisip. Trupele italiene înaintază, cu toate greutatea ce întâmpină în cale.





în orice moment, arătându-și efectele înainte de a se fi pregătit reacțiunea inamicului.

Pe de altă parte sunt destul de complicate problemele cele mai esențiale: aprovizionare cu muniții, cu carburant pentru mijloacele moderne de transport și de luptă, și cea mai arzătoare dintre toate, problema hidrolică. Dacă *Napoleon* obișnuia să spună că pentru a face un războiu trebuiesc trei lucruri: bani, bani și iarăși bani, aci în Africa, se poate afirma că pentru un războiu trebuie apă, apă și iarăși apă și în deosebi spirit de sacrificiu în rândurile trupelor.

Când se va scrie istoria acestui războiu se va afla câte și ce fel de măsuri au fost studiate și aduse la îndeplinire pentru a se asigura apa plutoanelor indigene destinate să opereze și pentru a obișnui trupele albe cu economisirea prețiosului element.

În fața armatei italiene conștientă de tăria și drepturile ei firești al cărei avânt e deopotrivă de înflăcărat atât pe pământul metropolitan cât și pe acel al Libiei, se află șubreda amestecătură de oameni din toate țările și de orice culoare pe cari Anglia i-a adunat din imensul său imperiu concentrându-i în Egipt. Contingentul cel mai numeros pare că-l dă trupele australiene și neo-zelandeze: faimoșii „anzaci” (Austra-

ului. Și, s'o spunen imediat, un războiu lenie, întrucât se desfășoară dincolo puțință de camuflare sau cunoaștere nici unul altul. Ofensiva, dacă e înadaptate unui teren atât de vitreg, rize în orice punct al imensului front,

Libiei.



Încărcarea bombelor într'un avion de pe un aeroport din nordul Africii.

Un avion englez doborât de vânătorii italieni.

lian New-Zeeland Army Corps) cari și în războiul mondial au adus englezilor un ajutor însemnat. Nu lipsesc însă nici masive contribuții în oameni din *Rodhezia*, *Sudan* și *Indii*. Astăzi, bătălia în deșert este în toi și se înglobează de drept în cadrul uriașului conflict aero-naval ce e gata să izbucnească în Mediterana; dela el, Italia așteaptă libertatea de mișcare și de expresiune, siguranța de dezvoltare a Imperiului colonial, împlinirea condițiilor esențiale pentru viitorul ei de mare Putere.

În urma autocamioanelor cu muniții și provizii vin trupele coloniale italiene.

G. R.



„REALITATEA FEMEII”



de câte un centimetru grosime și le presărați cu sare și cu zeamă de lămâie, lăsându-le astfel o oră. Le tăvăliți apoi în ou și pesmet și le prăjiți ca și șnitelul pané. Se servesc cu sos de tomate sau alt sos preferat.

Dovlecei cu roșii : 1 kg. de dovlecei, zeamă de lămâie, 375 gr. oșii, 30 gr. unt, o lingură mare de ceapă rasă, zahăr, făină de cartofi, mărar.

Înainte cu o zi de întrebuițare se curăță dovleceii, se taie în două, li se scot sâmburii și se taie în bucățele de 4 cm. Se presară cu sare și zeamă de lămâie. A doua zi se fierb sâmburii și sosul se trece prin sită. În acest sos, în care a rămas tot gustul sâmburilor, se fierb dovleceii până se moaie. Se ia apoi sosul și se îngroașe cu puțină făină, unt, mărar și puțin zahăr. Roșiile le curățați de coajă, le tăiați în felii groase și le prăjiți în unt, împreună cu ceapă. Amestecați apoi celălalt sos cu acesta de roșii.

Vinete crude : Se curăță vinetele de coajă, de sâmburi, se taie în felii subțiri, se presară cu zeamă de lămâie, untdelemn și puțin zahăr sau se acoperă cu maioneză. Cu mărar tăiat mărunt, salata e mai parfumată.

În acelaș fel puteți servi dovlecei sau ardei roșii. Se pot servi și cu garnitură de roșii.

Vinete cu brânză : 6 vinete, sare, unt, sos alb, brânză.

Se curăță 6 vinete mici, se taie în felii, se presară cu sare, se prăjesc până se moaie pe jumătate și se toarnă pe deasupra un sos alb. Într-o tigaie, se așează astfel feliile la rând, se presară cu brânză și unt topit și se coace în cuptor—la foc mijlociu — un sfert de oră.

De-ale Gospodăriei

DRAGI cititoare, cât mai e timp, profitați de legumele pe care le găsiți în piață. În acest număr vă vom da câteva rețete de felul cum să preparați mâncări de vinete, dovlecei și ardei. Aceste rețete ale noastre le puteți modifica puțin, preparându-le și după gustul vostru sau le puteți complica, adăugându-le și alte componente.

Vinete la cuptor : orez fiert, vinete prăjite, un sos de tomate amestecate cu 80 gr. făină, parmezan, mici bucățele de unt.

Vinetele curățate sunt tăiate în bucăți a câte 4 cm. și prăjite puțin într-o cratiță. Pe fundul unei forme se presară orezul fiert în apă, pe deasupra bucățile de vinete, apoi se presară peste tot sosul de tomate, în care ați spart un ou. Lăsați forma în cuptor 20—30 minute. Se servește eventual cu salată verde. În momentul când aduceți la masă, presărați pe deasupra bulgărași mici de unt și puțin parmezan.

Aceiaș rețetă o puteți prepara cu dovlecei, în loc de vinete.

Vinete pané : După ce-ați curățat bine vinetele, le tăiați în felii



CURIOZITĂȚI DIN TOAȚA LUMEA

CÂND SE CĂSĂTOREȘTE UN PROFESOR DE MUZICĂ

Cei mai tineri muzicanți
parisieni, fac o serenadă
profesorului lor, în ziua
cununiei acestuia.

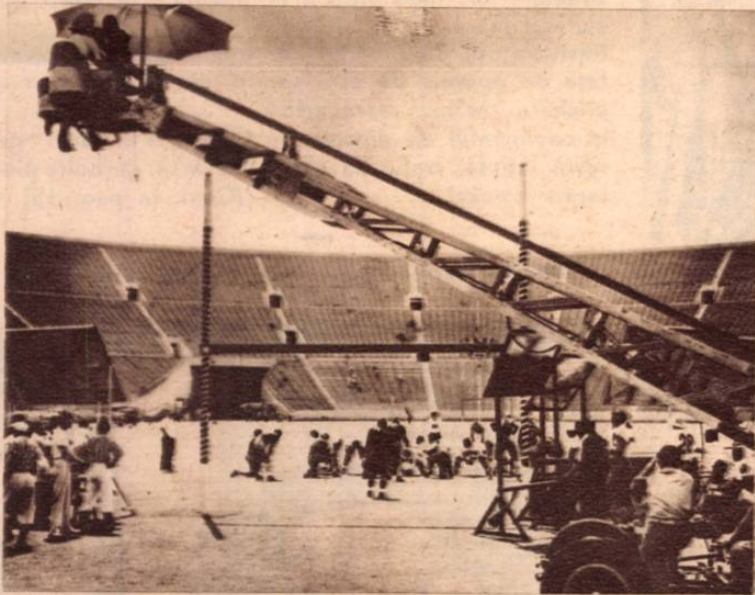


Dansatoarele unei trupe
americane de balet
părăsesc localitatea
balneară în care și-au
petrecut vacanța.



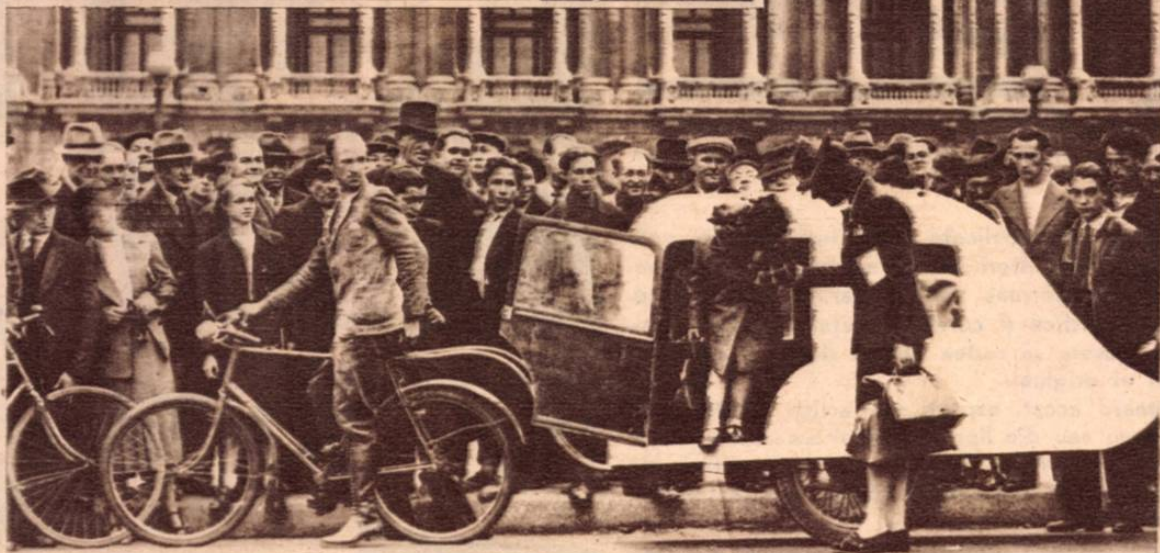
AMERICANISME

La un match american de
rugby, operatorul cinemato-
grafic s'a urcat la o înălțime
de aproape 10 metri, spre a
putea să fixeze, nestingherit,
pe bandă, fazele întrecerii.



AUTOMOBILUL - BICICLETA

Pe străzile Parisului produce
senzație noul automobil-
bicicletă și se pare că se
bucură de simpatia publica-
lui călător.



*Cine o vede, o
invidiază pentru dinții
ei frumoși și albi*

Pasta de dinți
Chlorodont

NEVRARGYL
Dr. BOUSQUET

COMBATE
Gripa
CALMEAZĂ
imediat
DURERILE
de
CAP

La
FARMACII ȘI
DROGUERII



IN CUTII A 3 TABLETE ȘI A 20 TABLETE.

RECONSTITUIREA CAPOD'OPERELOR DE ARTA

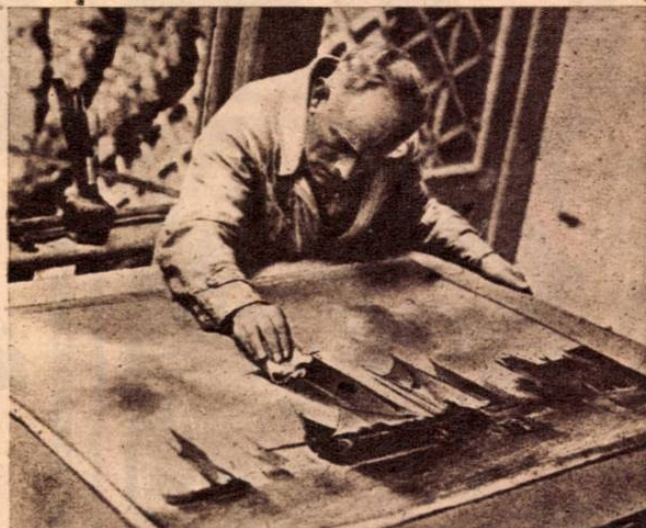
O CLINICĂ A CAPOD'OPERELOR



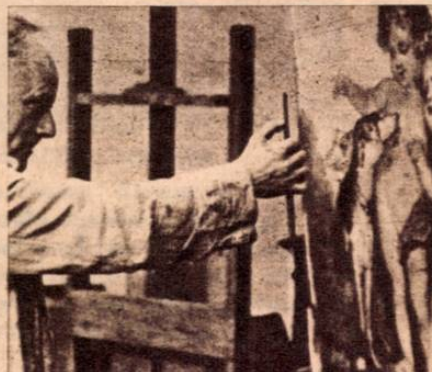
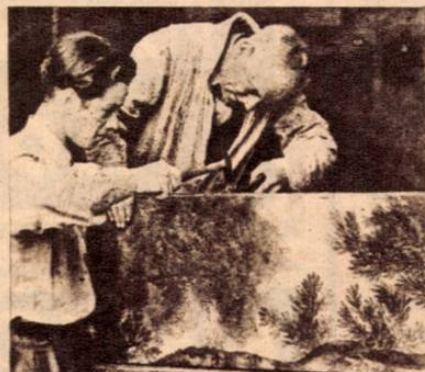
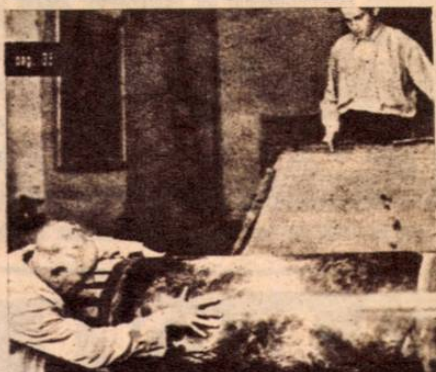
Un expert trebuie să știe să deosebească o copie de un original



Cea mai bună calitate de hârtie se întrebuințează la curățirea unei pânze de Maestru.



Ilustrul clinician lipește o pânză nouă pe o pânză restaurată. Curățirea pânzei. Încetul cu încetul de sub suprafața fumurie iese la iveală capodopera.



Pânza restaurată se rulează spre a fi trimisă proprietarului,

Pânzei restaurate și vopsite i se aplică o nouă ramă.

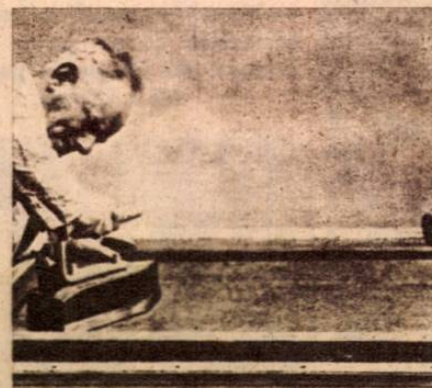
Se ia măsurile tabloului, pentru reproducere.



Curățirea pânzei.



O parte a procesului de restaurare a Presarea pânzei, cu ajutorul unui fier electric.



Ultimele retușuri ale unui portret de W. Van Santen.



Ziarele ne-au adus vestea că la un țăran din Nordul Franței, s'a găsit celebrul tablou al lui Van Dyck „Coborârea de pe Cruce”, dispărut dintr'un muzeu belgian în timpul luptelor din cursul lunii Mai. Nu se știe cum această capodoperă a marelui pictor flamand, a ajuns în posesia țăranului francez. A fost oare furată sau s'a pierdut în timpul teribilei retrageri, sau s'a rătăcit cu prilejul evacuării tezaurului artistic al Belgiei? Tabloul a suferit de pe urma misterioasei sale deplasări, și el va trebui să fie restaurat. Nu există muncă mai grea și mai delicată decât restaurarea unui tablou de mare valoare artistică.

Această operație delicată este încredințată unor specialiști, cunoscători adânci ai istoriei artei, oameni care au pătruns spiritul marilor creatori ai renașterilor artistice și care cu prețul strădaniei migăloase reușesc să redea operei de artă avariate, aspectul ei original.

În genere acești experți sunt artiști ratați, ratați nu din lene sau din lipsa ambiției creatoare, ci din dragoste prea mare față de marile realizări ale trecutului și din sentimentul copleșitor al neputinței de a le egala. Am vizitat cândva atelierul unui asemenea clinician

al operelor de artă. Am văzut de aproape munca enormă pe care o depunea un medic care vindecă rănilor operelor de artă. E o muncă anonimă cunoscută numai de directorii de muzee și de criticii de artă, dar ignorată de marele public care nu știe că de multe ori el datorează plăcerea contemplării estetice, tocmai acestei roboteli obscure. Restauratorii de tablouri știu să deosebească cu precizie un original de o copie, o operă de maestru de una a unui discipol fidel, o creație din tinerețea artistului de alta din epoca maturității. Ei cunosc toate detaliile de lucru ale artiștilor, știind în ce fel își preparau pânzele și culorile. Un asemenea clinician explica faptul de a fi reușit să identifice o pânză de Van Dyck, după felul în care ea era preparată. Van Dyck ca și Rubens își pregătea pânza cu meticulozitate. El întrebuința pasta groasă care din cauza elasticității pânzei crapă după un timp oarecare. Mijlocul de a recunoaște pânzele lui Van Dyck, constă deci de a studia aceste crăpături, forma și structura lor, fiind vizibilă la lumina atelierului cu ajutorul lupei. Restauratorii de tablouri au o firească suspiciune față de operele de artă venite din America, sub eticheta vreunui mare artist. În continentul de dincolo de Ocean, s'a făcut pe scară întinsă, trafic cu opere de artă, atribuite pictorilor celebri.

(Cont. în pag. 15)

Hollywood-ORAȘUL VEDETELOR

Inainte de a întreprinde plimbarea pe care ne-am propus s'o facem cu d-v prin cetatea filmului american, vă vom da, ca orice călăuză serioasă, câteva amănunte istorice.

Los Angeles-ul a fost întemeiat de spanioli în anul 1781. În 1790, populația orașului era de o sută cincizeci de locuitori: spanioli, indieni, majoritatea „mești” și „sânge amestecat”. În 1835, numărul locuitorilor s'a ridicat la o mie. Orașul ia atunci un mare avânt pe tărâmul comerțului. În 1850, este încorporat la Statele-Unite odată cu luarea Californiei, Mexicului. În 1892, Edmon Muybridge, „bunicul cinematografului american”, încurajat de guvernatorul Stanford, turnează aci primele filme: „Șobolanul” și „Maimuțica”.

Dar Los Angeles se lasă depozitat de titlul său de capitală a cinematografului în favoarea unui micuț orașel vecin, situat la numai șapte mile (12 kilometri): Hollywood.

Dacă marile firme cinematografice au și astăzi la Los Angeles birouri cari tratează anumite afaceri comerciale sau publicitare, cinematograful a făcut averea la Hollywood și tot acolo și-a câștigat gloria.

S'au spus fel de fel de lucruri des-

**O PLIMBARE PRIN VESTITUL ORAȘ CĂTRE CARE SE INDREAPTĂ NĂZUINTELE
A MILIOANE DE FETE ȘI BĂȚI
DIN LUMEA ÎNTREAGĂ**



Studiourile din Hollywood sunt fortărețe bine păzite, unde nu pot intra decât cei privilegiați.

În fața d-v, oceanul. În depărtare, dincolo de mare, veți putea observa faimoasele insule Santa Catalina. La picioarele d-v, într'un șir imens, acoperișurile în pantă ale studiourilor, marile întinderi ale aerodromurilor și miile de bungalowuri californiene, în culori calde, împrejmuite de verdeață și înflorate dela poartă până la acoperiș. Îndreptați-vă apoi spre vest, spre înălțimile sălbatice ale munților San Gabriel în inima cărora se ascund marile lacuri fotogenice, Big Bear (Ursul cel mare) și Arrowhead.

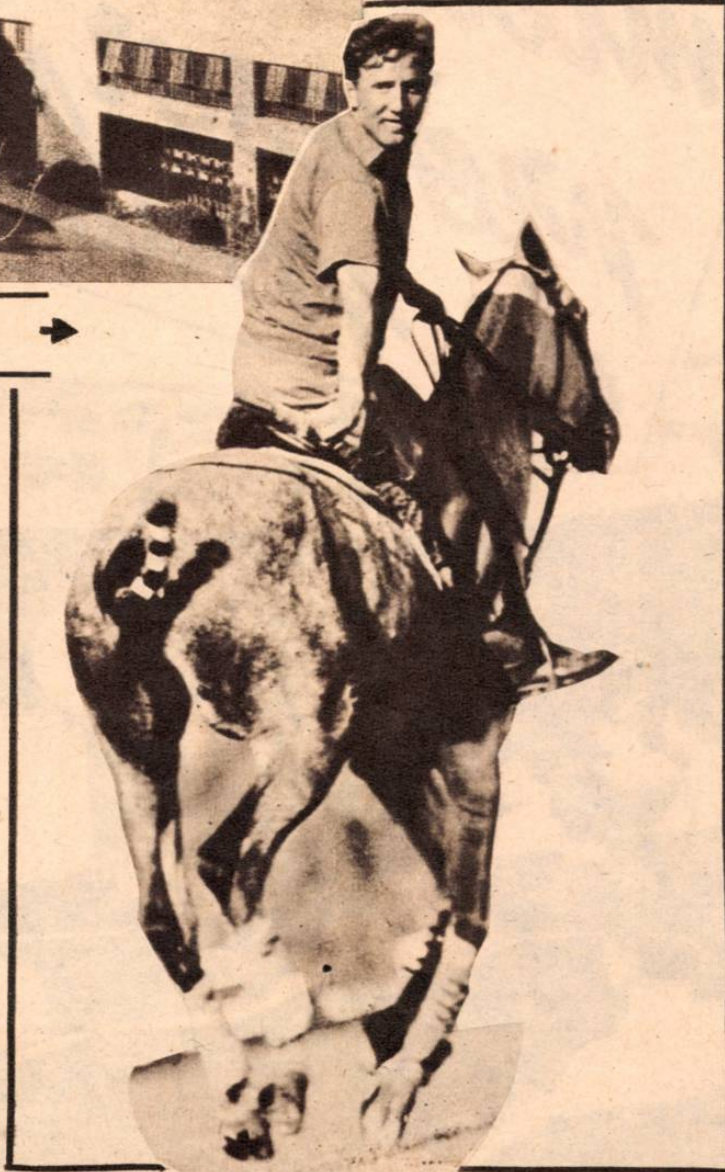
În apropiere, se ascunde deasemeni valea San Fernando, înconjurată de munți înzăpeziti iarna și cari, în timpul primăverii, înverzesc.

Noaptea, suiți-vă din nou pe coline: luminile încep să se ivească la picioarele d-v prin vile: veți avea o feerie luminoasă în roșu, galben, albastru, alb, verde.

Un aspect pitoresc al văii San Fernando, lângă Hollywood.



Spencer Tracy este un entuziast al jocului de polo.



pre acest oraș excepțional: ca deobicei, adevărul n'a fost totdeauna respectat. Mai întâi de toate, după expresia consacrată, Hollywood-ul este un ținut încântător: mult mai sănătos și mai temperat decât Mexicul, dată fiind influența îndulcitoare a oceanului Pacific, el oferă o particularitate unică pe lume: poți, în aceeași zi, să faci o baie în mare, să călărești în deșert, să te lansezi cu sky-urile pe pante înzăpezite. Este un paradis al cineaștilor: cele mai variate exterioare se găsesc chiar la porțile studiourilor.

Ați câștigat la loterie, sunteți un fervent sau o ferventă a cinematografului, plecați la Hollywood. Din toate direcțiile, drumuri minunate merg spre Hollywood: șosele frumoase străbat deșertul—un deșert minunat, în care adie deobicei o briză dulce și în care găsiți un hotel de prima mână și o pompă de benzină la fiecare pas. Intrarea în California vă va ferma. Mai cu seamă dacă veți veni la începutul primăverii, când California este un câmp imens de flori sălbatice. În seara sosirii d-v, cățarați-vă pe colinele care domină Hollywood-ul la nord, și veți avea o imagine a Patriei Cinematografului, care după părerea multor turiști, surclasează toate celelalte peisagii.

Hollywood-ul alcătuește o lume aparte.

Într'un sfert de oră, spune un mare gazetar american, poți vedea acolo un automobil încărcat de polițiști, urmărind în sgomotul asurzitor al sirenelor, un automobil furat; în cel mai elegant local al orașului, un gentleman turtind nasul unui alt gentleman, sau o vedetă celebră izbucnind în plâns în mijlocul străzii. Dar după ce-ai trăit acolo un an, afirmi că nu există oraș mai prietenos, mai calm, mai respectabil.

Dar să nu uităm esențialul; d-v doriți să vedeți starurile. Nu încercați să pătrundeți în studiouri: mulți s'au născut și au murit la Hollywood fără să fi pus piciorul într'un atelier. Studiourile sunt fortărețe bine păzite, unde nu pot intra decât câțiva privilegiați.

Dacă vă veți plimba mult, veți putea vedea pe Dick Powell, Wallace Beery, Mae West, Marlene Dietrich.

Nu vă faceți iluzii că o veți întâlni pe Greta Garbo.

În preajma terenurilor de polo, veți găsi pe Clark Gable, Joan Crawford, Robert Montgomery, Spencer Tracy.

Câteva localuri en-vogue?

Trocadero, unde nu se merge decât în toaletă de seară, **Clover Club**, **Brown Derby**, **Vendome**, **Cocoanut Grove**.

Prețurile în aceste localuri sunt extrem de mari, dar, în general, viața la Hollywood nu e foarte scumpă.

O familie de patru persoane poate să trăiască acolo confortabil cu 1500 lei pe săptămână.

Cunoașteți multe orașe turistice, unde să fie cu puțință așa ceva?



Thomas Alva Edison și Henry Ford.

lui, cari sunt sănătoase, rodnice, americane-tip, năzuește să facă oameni de ispravă. Nu este un capriciu de miliardar, ci o vocație care i-a inspirat până astăzi inițiative numeroase. Tocmai de aceea, în zilele noastre, îl vedem pe Ford, constructorul cu faimă universală, activând în fruntea unui vast sistem scolastic cu ramificații în diferite părți ale lumii. Centrul acestei întinse organizații se află în satul Greenfield, în apropiere de Detroit. Această cetate-grădina, creațiunea proprie a lui Ford, e compusă numai din case istorice și locuințe străvechi ale americanilor celebri. Unele construcțiuni sunt originale și inimosul bătrân le-a transplatat în bloc, pe când altele au fost reproduse, cu o deosebită grijă și conștiinciozitate. Două sute cinci zeci de elevi ai mecenatului american studiază în cadrul acestui mezeu cu arhitecturi pestrițe. În fiecare dimineață ei sosesc cu autobuzul dela Dearborn. Mulți sunt înscriși chiar dela naștere deoarece acest institut are o afluență de candidați cu mult superioară oricăror alte așezăminte americane. În genul acestei școli Ford a întemeiat numeroase alte institute. În Anglia, el finanțează o școală de agricultură mecanică; în Brazilia funcționează douăzeci de școli primare pentru lucrătorii cauciucului și pentru copiii lor; în împrejurimile orașului Sudbury a fondat colegii; în Michigan administrează șase școli de țară. Elevii cari frecventează aceste insti-

tute, sunt în număr de două mii, iar până acum peste șase mii au și trecut examenele. În acest domeniu Ford activează pe o scară întinsă și planul său de educație e la înălțimea aceluia de constructor de automobile. Ideea unei asemenea organizații educative i-a venit prin 1929. În vara aceea, a transportat la Greenfield școala coloniștilor scoțieni în care el însuși își făcuse studiile elementare. Era o mică și modestă casuță, cu un cat, o singură sală, dar în ochii lui apărea ca un sanctuar. Acolo se retrăgea adesea, cu un vechiu coleg de clasă, chimistul Edsel Rudman, pentru a depăna amintiri din trecutul depărtat. Una din distracțiile lor preferate, când se aflau singuri în bătrâna școală a satului, era aceea de a rotunji cu briceagul inițialele scobite în bancă încă de pe vremea copilăriei lor, cu cincizeci de ani înainte, când amândoi nu erau decât copii umili ai unor oameni nevoiași.

Într-o zi, Ford surprinse un grup de copii cari năvăliseră în sanctuarul său. Li privi jucându-se, apoi, amuzat, exclamă:

— Am o idee! Vreau să dau eu insumi lecții în locul acesta unde s'a încercat a se face din mine un om. Dar voi proceda astfel încât elevii mei să fie mult mai bine instruiți decât am fost eu! Acest program avu darul de a-l pasiona și de aceea începu să studieze numai decât noile metode de educație. El este de părere că un copil nu învață decât acele lucruri cari îi fac plăcere și deci că trebuie încurajat să caute plăceri simple și sănătoase. Ford susține că o școală se abate dela scopul ei dacă produce oameni cari nu și-au satisfăcut încă înclinațiile.

Profesorul George Washington Carver, dela Institutul Tuskegee, s'a oprit, odată, pentru câteva zile la Greenfield. În fiecare dimineață, ne spune el, Ford se deștepta la patru pentru a face o plimbare prin pădure și a putea istorisi copiilor ceea ce văzuse și simțise acolo, în zori. Imediat școlarii își manifestară dorința de-a imita pe profesor și Ford trebui să formeze „echipe de excursie” care de atunci își fac studiile de dreptul în mijlocul naturii.

Tinerilor iubitori de cai li s'a dat un grajd cu poney scoțieni care se află în mijlocul satului.

Un artist vizitator o avut ideea de-a înființa o clasă de pictură; acum există acolo și una de muzică, instalată în case unde a trăit marele compozitor american Stephen Forster. În fiecare dimineață un tânăr și promițător elev al acestui

curs improvizează o seamă de melodii sugestive pe cari apoi le cântă la orga bisericii, iar în toate Joile, d-na și d-l Ford ascultă un concert executat și dirijat de copiii lor și care e retransmis prin radio. Pentru a fixa improvizațiile unui tânăr pasionat de muzică, dar care nu o cunoaște cătuși de puțin, Ford a cumpărat un registrator electric special care-i servește, apoi, la cursurile de oratorie, ca să corecteze pronunțarea elevilor săi. Băieții fac numeroase

(Cont. în pag. 15-a)

Ford
milionar
și
profesor
de școală

În fața catedrei, într-o sală spațioasă a școlii din Greenfield, un băiețuș de șapte ani sta cufundat în socoteli complicate, deoarece trebuie să răspundă întrebării pusă de profesor:

— Dacă într-o fabrică se construiesc șizeci de automobile pe oră, câte se vor construi, de pildă în patruzeci și opt de ore?

După ce cugetă îndelung, în cele din urmă băiatul își ia inima 'n dinți și rostește:

— 2560, domnule profesor!

— Nu l ai greșit, copilul meu: gândește-te mai bine.

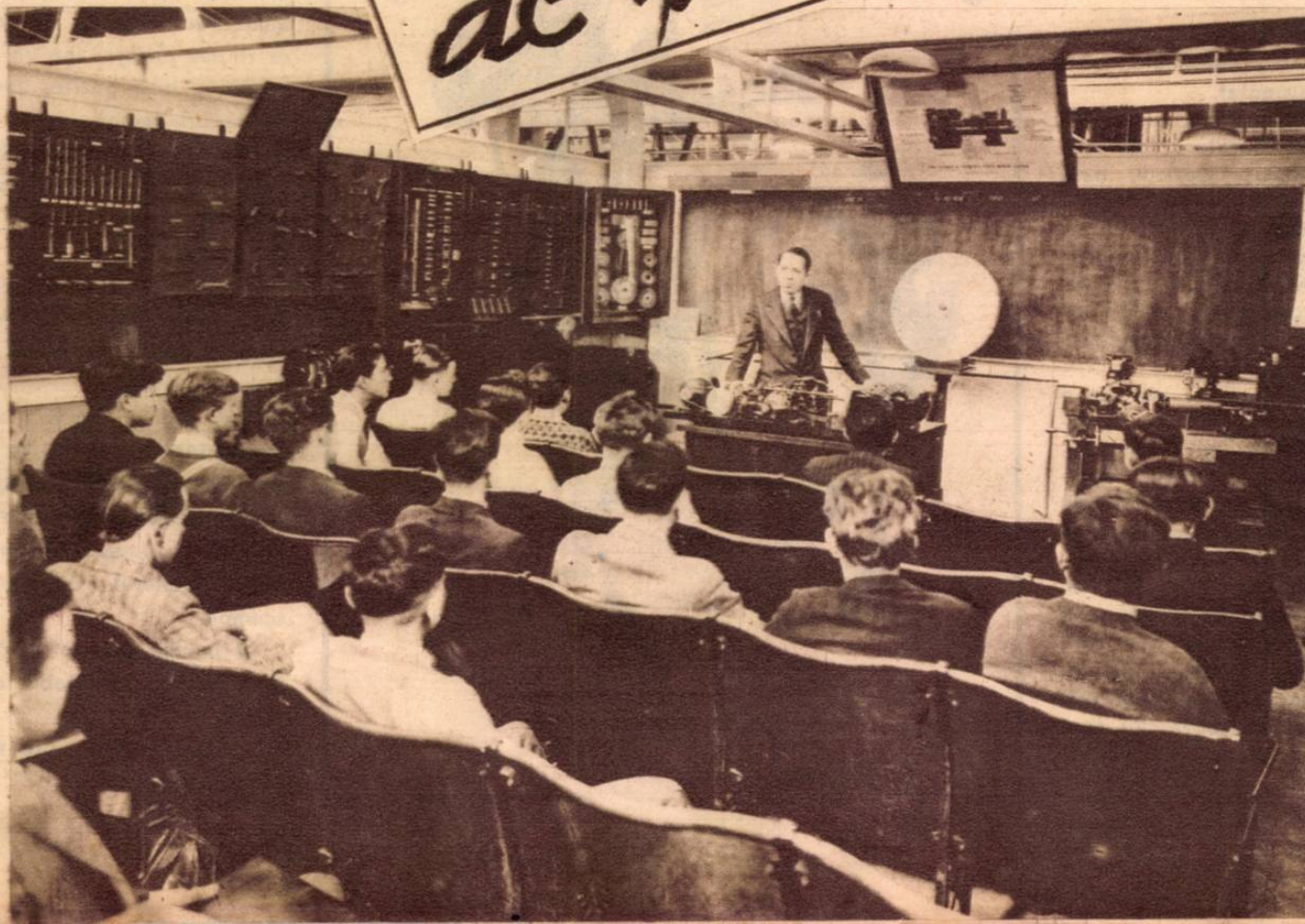
Încă o clipă de tăcere, apoi soluția vine triumfătoare:

— Dar o fabrică nu va putea niciodată să construiască șizeci de mașini pe oră!

— Cum nu? Cine ți-a spus-o? Asta e culmea ignoranței! stai, am să-ți dovedesc numai decât! Întreaga clasă, afară în ordine, câte doi: vom merge la uzinele din River Rouge. Copiii sunt încântați: vizitarea unei fabrici este un program dintre cele mai atrăgătoare și toți pășesc sprinteni, cu privirea vie, șoptind între ei:

— „la te uită ce voinicește calcă d-l Ford! Bătrân-bătrân... totuși!”

Așa dar, după ce o viață întreagă s'a îndelnicit cu construirea automobilelor, către declinul zilelor sale Henri Ford s'a dedicat unei materii mai vii: cu ideile



O clasă superioară a școlii Ford din Dearborn.

por cu roate, numit „Sawannee”. Recreațiile le petrec de obicei în casa de jocuri unde, la amiază, se servește prânzul, în cursul căruia sunt obligați să vorbească între ei, cuvințios, și să păstreze bunele reguli ale mesei. Ford e convins că educația și istețimea contribuie mult la formarea carierei, la succes, și de aceea obligă copiii să ia lecții de dans și de maniere frumoase.

Ford spune: „băieții învață mai bine dacă se instruesc unul cu altul. În realitate, nu e nevoie ca cineva să învețe pe copii: trebuie lăsați să se cultive ei înșiși. Cât de plăcută ne-ar apare viața dacă noi am fi rămas mai curioși, cum sunt de pildă copiii, și dacă am simți încă dorința de-a ne îndestula această curiozitate!”.

Fiecare elev — băiat sau fată — trebuie să-și desvolte aplicațiile firești. În acest scop, în sat se află o armată de meșteșugari, de olari, tâmplari, țesători, electricieni. Produsele lor sunt vândute publicului și aduc micilor lucrători câștiguri bănești apreciabile. Pe lângă aceste uzinele lui Ford acordă împrumuturi în condițiuni destul de avantajoase. Fetele locuiesc într-o casă-model, se ocupă cu gospodăria, prepară mâncărurile și primesc invitații. Ele învață lucrări de biou, stenografia și dactilografia. Deosebit de învățământul teoretic, aceste fete lucrează câteva ore pe zi în biourile administrative ale uzinelor Ford și sunt retribuite cu salarii normale. Elevele mai mici câștigă ceva bani cultivând grădina ale cărei produse sunt vândute în piață. Sistemele de învățământ ale bătrânului Ford tind să înlăture separația care a existat totdeauna între instrucție și viața practică. Tinde să existe o legătură între ceea ce omul învață și ceea ce trebuie să facă în mod practic. Lozinca sistemului său de învățământ este:

„Învățați să produceți producând, să ajutați ajutând și să câștigați câștigând”.

La vârsta de treizeci de ani Ford era un mecanic obscur, veșnic nemulțumit de propria soartă. Trecu de la o meserie la alta până când deveni pionierul producției în serie: succesul lui e cunoscut de toți. Astăzi nu-l mai întâlniți în uzinele dela Detroit, ci la Greenfield, în mijlocul tineretului.

La șaptezeci și șapte de ani Henri Ford a găsit o nouă rațiune de-a trăi.

G. R.

DOCTOR ERICH WUCHER

(din Cernăuți)

FOST ASISTENT LA CLINICA DIN VIENNA
S-a stabilit în București, Str. Aristide Briand 20 (fostă Regală)
Bloc Carlton. Telefon 4.22.43.
Boli de piele, păr, cosmetice, sexuale, femei și sifilis. Tratamente speciale, pentru hemoroidă, varice și flebită. Raze X, Unde ultrasonice, Diatermie, Ultraviolete, etc.

CONSULT 8-1 ȘI 4-8

(Urmare din pag. 12)

Unul din mijloacele cele mai ingenioase de a trece în America, opere false atribuite maeștrilor europeni, a fost practicat de o bandă cu vaste ramificații în Europa, care avea în serviciul ei numeroși pictori specializați în copii după piese de muzeu, care cunoșteau și procedeul de a da unei pânze o înfățișare venerabilă.

Procedeul constă din faptul de a declara la vamă, că pânza a fost pictată de un pictor cu renume mondial. Și de oarece birourile vamale nu sunt obligate să aibă la dispoziția lor, experți și critici de artă, excroci își procurau cu ușurință certificatul vamal, pe baza căruia găseau cu ușurință un cumpărător generos și naiv. Bine înțeles că pentru americanul comun un act al oficiului vamal este egal cu o expertiză artistică.

Faptul a fost descoperit cu prilejul expertizelor făcute de specialiștii muzeelor europene.

Cei mai îndemânatici restauratori de tablouri vechi, sunt în Italia, țara picturii prin excelență.

Cunoscând taina tehnicii marilor maeștri, restauratorul de tablouri, știe să întrebuițeze mijloacele pentru a da unei pânze, aspectul ei inițial.

Trebuie să spunem că faimoasa capodoperă a lui Leonardo da Vinci „Gioconda”, a fost de 10 ori furată din muzeul Luvru din Paris.

De fiecare dată, pânza a fost găsită, firește avariata și din cauză că hoții nu au găsit alt mijloc de a o fura, decât prin tăierea ei din cadru „Gioconda” și-a micșorat proporțiile, iar planurile decorative din spatele enigmaticei figuri au fost compromise.

Întâmpinați febra!

Apariția unei răceli
se combate sigur
dela început cu 1-2
tablete de Aspirin
ASPIRIN
contra răcelii, gripei,
reumatism



Puteți spăla pielea

cât de des, excluse fiind neplăcerile, dacă întrebuințați

NIVEA - Săpun pentru Copii



Este un săpun supergras, care produce o spumă abundentă și fină, totodată curățind efectiv porii pielii. Înviorarea după înbăerea copilului este rezultatul obținut numai cu săpunul NIVEA.

De vânzare la toate farmaciile, drogueriile și parfumeriile din țară.



Cataloagele tuturor muzeelor de artă cuprind descrierea exactă a aspectului capodoperelor plastice. Cunoscând acest lucru, hoții de tablouri, pun să se picteze peste pânza furată, un tablou nou. Acest lucru s'a întâmplat cu un tablou de El Greco, furat din muzeul din Toledo. Un restaurator de tablouri, a reușit să dizolve culorile suprapuse și să scoată la iveală, tabloul lui El Greco. În munca lor, clinicianii capodoperelor, sunt conduși și de ideea generoasă de a mijloci semenilor lor, desfătările curate ale contemplației estetice.

St. C.

Albuminuria



depinde uneori de o dispoziție specială a rinichiului putând să se întâlnească la mai mulți membri ai aceleiași familii, nervoasă sau artritica. Ea nu reclamă atunci decât câteva precauțiuni: antisepsie și spălături renale prin administrare de Urodonal, adăugat la apa de masă în doză de o lingură la un litru.

Albuminuria cdevărată provine fie din maladii infecțioase, din intoxicații, din turburări ale circulației, sau din afecțiuni ale rinichiului, precum: congestie, nefrită. Medicul consultant, va da toate directivele foloșitoare, însă cura de Urodonal va fi planșa de scăpare a albuminuricilor, asigurând descongestiunea rinichiului și ușurând eliminarea ureei, a acidului uric și a tuturor deșeurilor toxice.

Urodonal a fost recomandat de Profesorii Légerot, Lanceraux, Hérard, Huchard, E. Faivre, Pouchet, ca fiind distrugătorul și eliminătorul de elecție al tuturor elementelor nesănătoase cari compromit sănătatea. D-na J. L., din Drancy, ne scrie: „Urodonal este singurul produs care a fost în stare să mă scape de albumină”.

PENTRU A RĂMÂNE „TÂNĂRĂ”
ȘI SĂNĂTOASĂ LUAȚI...

URODONAL
antiuric perfect

LA FARMACII ȘI DROGUERII

ESTE UN PRODUS CHATELAIN, MARCA DE ÎNCREDERE



ACTUALITĂȚI EXTERNE

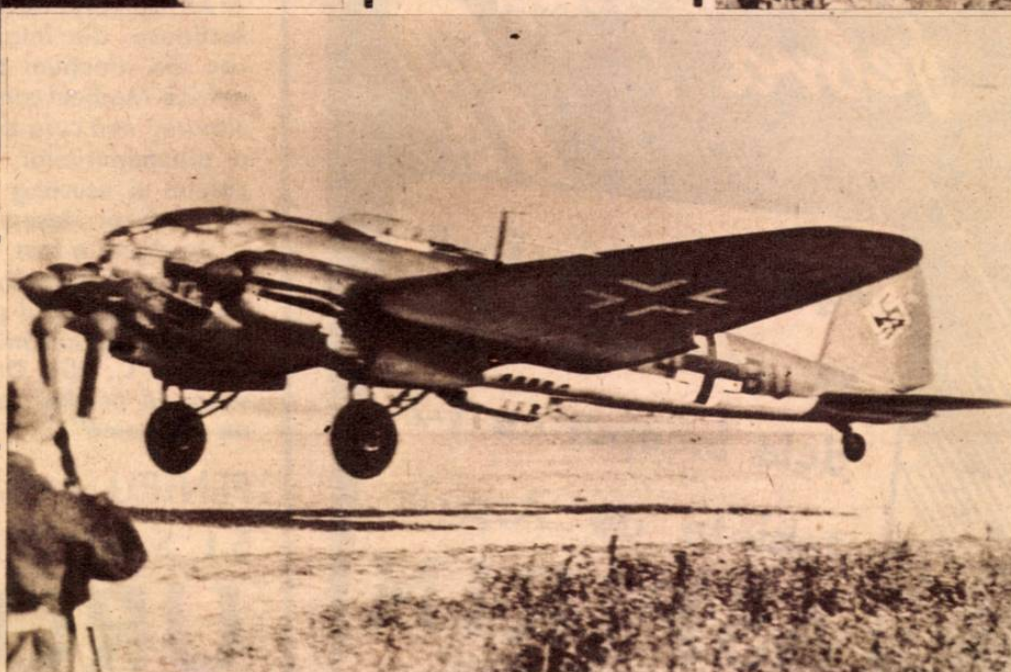
O FOTOGRAFIE IMPRESIONANTĂ

Torpilat de către un
submarin german,
vasul englez se scu-
fundă. Fotografia a
fost luată de pe tur-
nul de comandă al
submarinului



ALARMĂ!

Înainte de pornirea în raid, o
parte din camarazi ajută pilo-
tului să-și îmbrace parașuta,
iar ceilalți inspectează avionul



ALARMĂ PE UN AEROPORT

Grăbiți, piloții totdeauna gata de
sbor, se îndreaptă, fugind, spre
aparate



RAZBOIUL AERIAN CONTINUA

În ultimul timp, bombar-
damentele deasupra
orașelor engleze se țin
lanț. Fotografia noastră
înfățișează un avion ger-
man, decolând de pe un
aerport de pe coasta
franceză

BATERIILE DE COASTĂ, ÎN ACȚIUNE

Bateriile de coastă ger-
mane țin aproape sub per-
manent bombardament
coasta engleză, ținând
în special porturile. În
felul acesta se asigură
libertatea Canalului Mă-
necii, împiedecându-se
vasele engleze să pără-
sească bazele





ANUL XIV No. 717

15 OCTOMBRIE 1940

10 LEI



Specialiști calificați verifică fiecare piesă a aparatului „Stuka” după efectuarea zborului de încercare. Priceperii lor se datorește în mare parte succesul final al expedițiilor de vânătoare și bombardament.

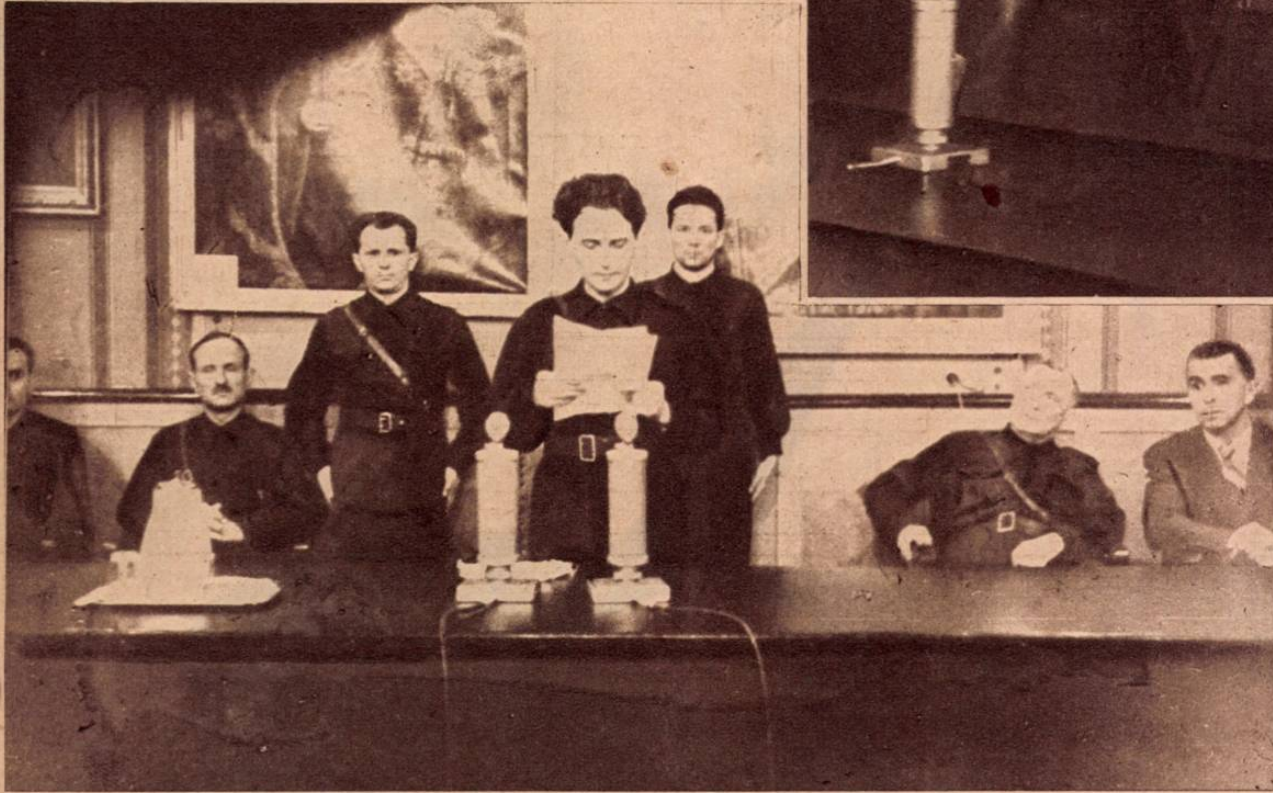
ACTUALITĂȚI INTERNE

CONFERINȚA D-LUI HORIA SIMA LA BRAȘOV

In timpul intonării Imnului Regal.

In mijloc d-l Horia Sima vice președintele Consiliului și Șeful mișcării legionare. →

Dl. Horia Sima, pronunțându-și discursul. ↓



PARASTAS PENTRU GENERALUL CANTACUZINO-GRĂNICERUL

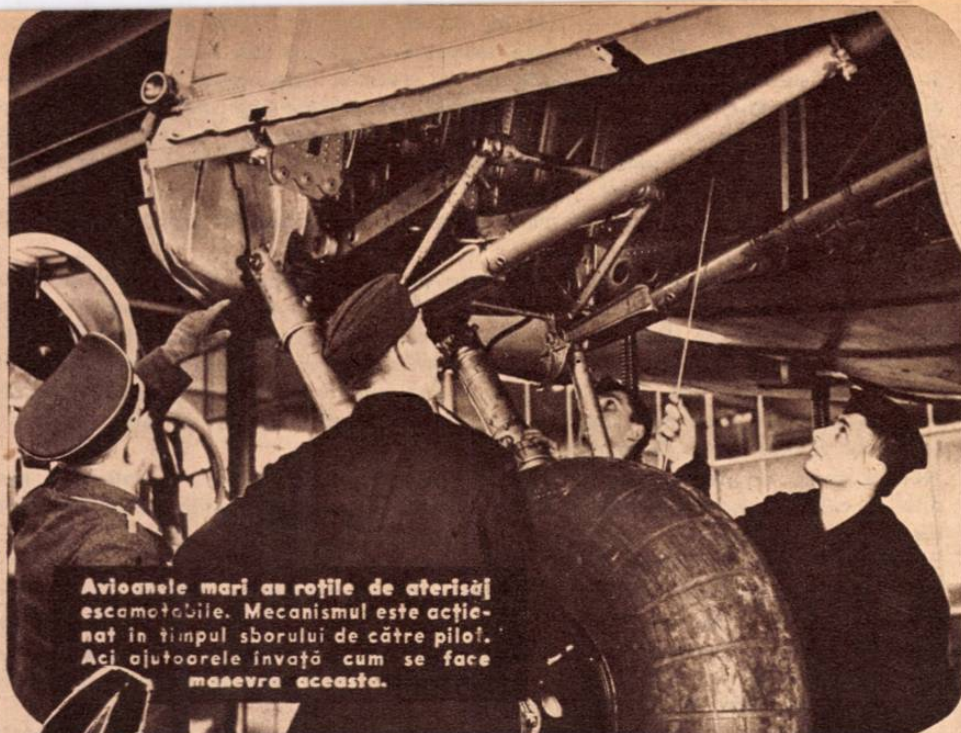
Implinindu-se trei ani dela moartea generalului Cantacuzino-Grănicerul, un parastas a avut loc săptămâna trecută la biserica Ilie-Gorgani din Capitală. După aceea, familia, prietenii și admiratorii au mers în pelerinaj la cimitirul Bellu, unde se odihnește acel care a fost eroul dela Predeal, Coți și Coșin



In fața cavoului dela Bellu



La Biserica Ilie-Gorgani



Avioanele mari au roțile de aterisaj escamotabile. Mecanismul este acționat în timpul zborului de către pilot. Aci ajutoarele învață cum se face manevra aceasta.



Curentul este luat de la o trăsura de baterii, care vine la avion prin propria energie electrică.

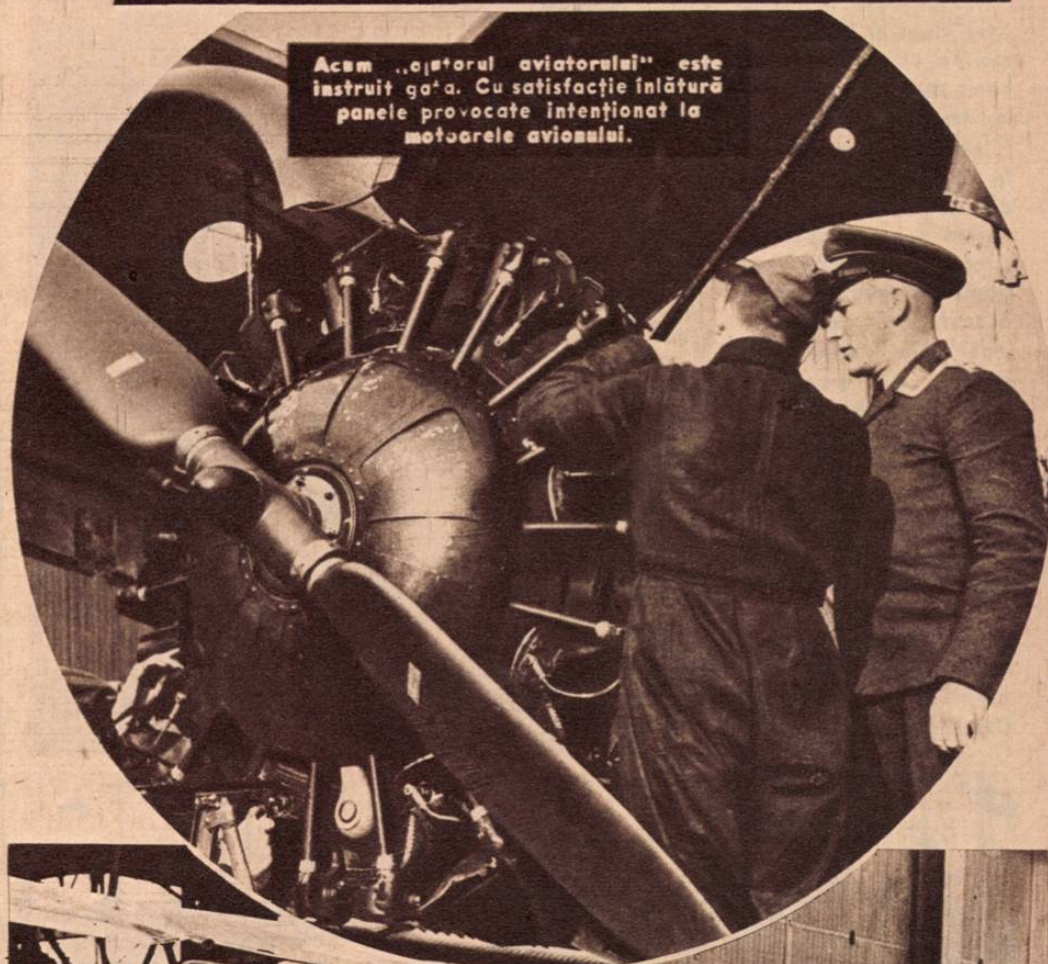
Croișanșonimi DE MĂINE

ECHIPAGIILE DE BORD

Când Comandantul escadrei dă ordinul: „Sbor spre Anglia“, atunci spre păsările de metal nu se reped numai piloții avioanelor, radiotelegrașiștii de bord, bombardierii, ci și echipajul de bord se cațără pe mașini. Ei au sarcina să supravegheze motoarele în timpul zborului și să țină în ordine instrumentele pentru pilotarea avionului. Cunoștințele lor multilaterale și întinse pentru funcțiunea plină de răspunderi — de care poate depinde succesul războiului — au fost obținute printr'o instrucție solidă tehnică, și practică. Aceste cursuri sunt predate de ofițeri și ingineri. Viitorii auxiliari ai aviatorilor învață aci, printr'o muncă încordată, tot ceea ce mai târziu, în serviciul efectiv, poate asigura succesul.



Aerul e rece ca gheața. Motorul este încălzit cu aer cald sub o capotă de pânză de veță.



Acm „motorul aviatorului“ este instruit gata. Cu satisfacție înlătură panele provocate intenționat la motoarele avionului.



Mecanicii cu instrucție completă prepară avioane pentru sbor.

BOMBARDIERE ȘI TORPILOARE AERIE NE

AEROPORTURILE sunt în alarmă. În fiecare zi aproape în fiecare oră, valurile de avioane pornesc dintr-o tabără ca și din cealaltă, care se află în luptă, ducând moartea și distrugerea sub aripile lor. Relatările cronicarilor de războiu par pagini dintr'un roman de acțiune, al unor scriitori cari au cerut fanteziei lor maximum de efort. Descrierea luptelor este fantastică, mijloacele întrebuintate uluitoare. Și cu toate acestea valul de fantezie materializată este o crudă realitate. În grozava înclăștare a națiunilor se întrebuintează arma, care dacă ar fi fost pomenite cu câteva decenii mai înainte marilor strategii, aceștia ar fi zămbit neîncrezători. În timpul războiului trecut, noțiunea de războiu aerian era aproape necunoscută. Se executau bombardamente, dar pe o scară atât de redusă încât astăzi poate nici nu s'ar da alarma dacă s'ar prevedea numai o încăerare atât de simplă între avioane. Astăzi atacurile aviatice sunt executate de valuri de sute de aparate care atacă conform unei tactici dinainte stabilite. S'a creat o strategie a luptei aeriene, care ia ceva din inițiativa eroică a individului.

Lansarea unor bombe asupra teritoriului englez.



Încuprinsul altui articol am arătat nu de mult subîmpărțiriile armei aeriene moderne. De data aceasta vom insista asupra a douătipuri de aparate, care în actuala desfășurare a războiului joacă un rol decisiv. Este vorba de bombardiere și torpiloare aeriene. Bombardierele utilizate în luptele cu unitățile navale sunt de cele mai multe ori aparatele obișnuite întrebuintate și în raidurile asupra uscatului. Mai rar se trimit la atac hidroavioane, acestea fiind utilizate mai mult pentru poliția coastelor.

În schimb arma care a găsit o mare întrebuintare în ultima vreme este torpilorul aerian.

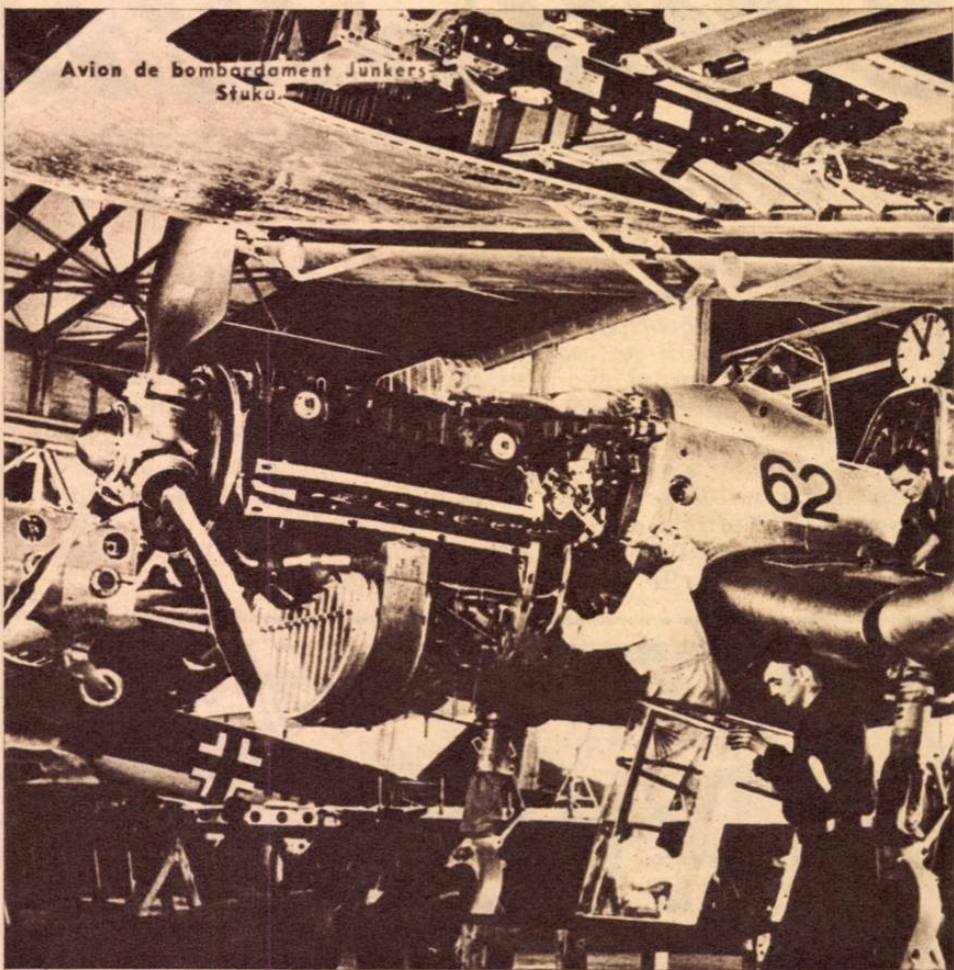
Când războiul aerioanal a luat mai mare desvoltare, specialiștii au trebuit să se gândească la crearea unui tip de aparat, care să permită o țintire sigură la lansarea bombelor. Puntea unui vas de războiu, care nu poate fi atacat de cât dela o mare înălțime din pricina puternicei artilerii antiaeriene, constituie o țintă prea slabă. De altfel vulnerabilitatea unui vas lovit în punte este mică, în timp ce partea sa mai sensibilă este carena, adică corpul propriu zis al vasului, tot lungul liniei de plutire.

Aceste considerente au dus la utilizarea în atacurile împotriva navelor a torpilelor, care lovesc vasul sub linia de plutire. Cum se pot utiliza însă torpilele de către avioane?

Pentru tehnicienii problema a fost foarte greu de rezolvat. În anul 1919 italienii au făcut încercări cu un avion care purta între roți o torpilă de tip marin, pe care o lansa împotriva navelor dușmane. Arma s'a dovedit însă ineficace. Dacă torpila era lansată dela înălțime șocul produs în atingere cu apa, distrugea giroscopul, adică un aparat foarte sensibil din corpul proiectilului, care îl menține pe linia de ochire dinainte fixată.

Lansarea torpilei dela mică înălțime, adică dela cel mult doi metri, comporta pentru avion riscul de a fi lovit de artileria navelor dușmane pe de o parte, iar pe de altă parte pe cele de a se scufunda mai ales pe o mare mai agitată, când valurile trec cu mult de doi metri.

Avion de bombardament Junkers Stuka.



Avionul complet pus la punct e scos din hangarul subteran.

Vreme de ani de zile s'a căutat soluția acestei probleme extrem de importante. În cele din urmă s'a ajuns la construirea unei torpile în care giroscopul este astfel situat și realizat, încât să poată suporta șocul la luarea contactului cu apa. Torpiloarele aeriene duc astăzi greul războiului pe mare. Rezultatele obținute compensează însă jertfele. Dela aparatul „Caproni” cu care s'a făcut în 1917 primele experiențe în acest domeniu, la perfecționatele torpiloare de astăzi, s'a străbătut cale lungă. Aviația italiană ca și cea germană, dispun de escadrile de torpiloare aeriene, care și-au dovedit valoarea în luptă. Este interesant să menționăm că unul dintre sprijinitorii acestei arme moderne a fost Gabriele D'Annunzio, care și-a dat numele unei unități de acest tip a flotei italiene.

PE CÂMPUL DE BĂTĂLIE DELA SOLFERINO

UN SOLDAT, PE MOARTE, SPUNEA UNUI TÂNAR ELVETIAN:

„AH, PRIETENE, DAC'AI PUTEA SCRIE PĂRINTELUI
MEU IMPLORÂNDU-L S'O MÂNGÂIE PE MAMA...”

ȘI ASTFEL S'A NĂSCUT

CRUCEA ROȘIE

ALINAND SUFERINȚELE A
2.000.000 DE PRIZONIERI

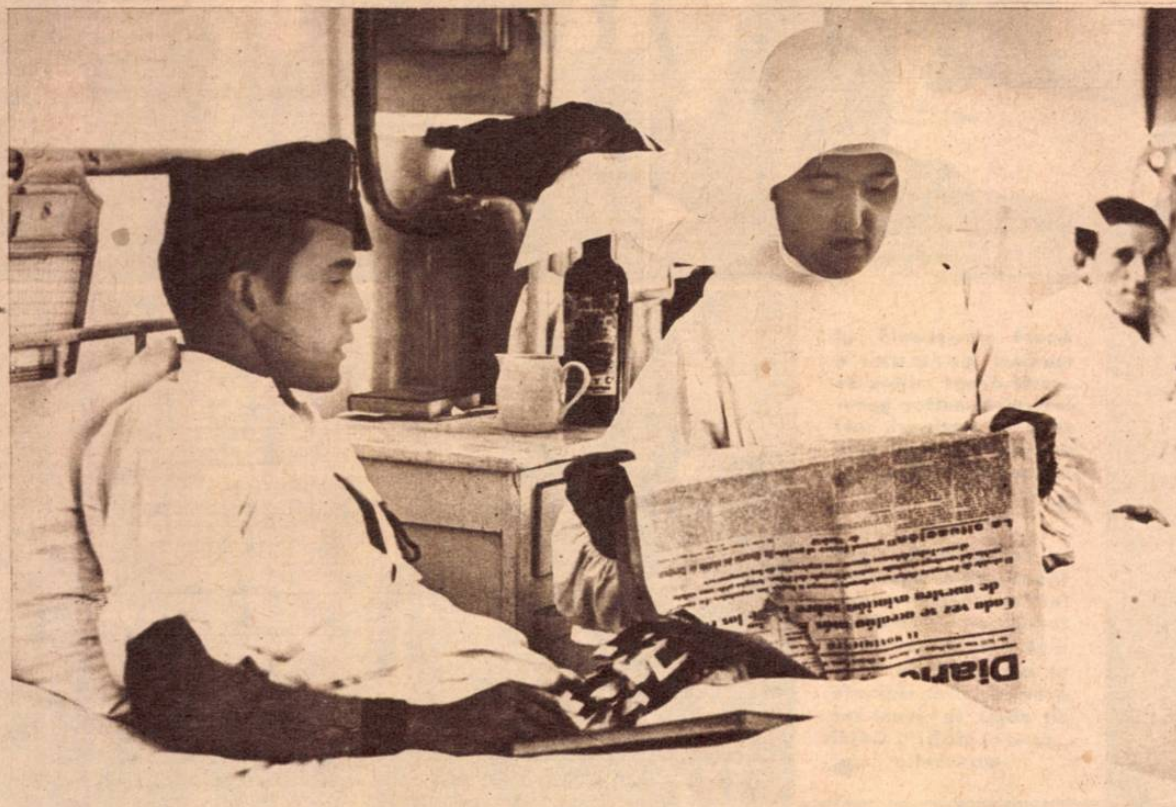
AȘA dar, vrei să-l vezi pe împărat? Ești atât de sigur că-l vei putea convinge, tinere? — O! nici nu mă 'ndoesc că Majestatea Sa Împăratul Francezilor nu se va interesa de lucrarea mea „Memoriu asupra uniunilor creștine ale tinerilor”. — Se poate. Însă ai aerul de-a nici nu bănuî măcar că ne aflăm în stare de războiu și că Majestatea Sa comandă, ca șef suprem, armatele franco-sardel! — Ba o știu, fiindcă de două săptămâni îl urmăresc, pas cu pas, din oraș în oraș, în această frumoasă Italie pe care el o liberează prin victoriile lui. Dar de ce nu m'ar primi chiar mâine? — Mâine? Ascultă-mă, tinere, mâine va fi o zi călduroasă! Convorbirea aceasta s'a petrecut în ziua de 23 Iunie 1859, la Cas-



O coloană de ambulanțe sanitare
ale Crucii Roșii Americane.

—
Surori de caritate ale unui post
de prim ajutor.

—
Bravii ostași ai generalisimului
Franco, aflați în convalescență,
se interesează de mersul
evenimentelor.



tiglione, un sătuc pitit în partea de miază-zi a lacului de Garda, unde Napoleon III își stabilise cartierul general.

Dintre cei doi interlocutori, unul era ofițer de lăncieri al găzii, iar celălalt un civil, în costum de călătorie, un bărbat de treizeci și unu de ani, cu înfățișare plăcută, privire blajină, cetățean al republicii și al cantonului de Geneva: d-l *Henri Dunant*, literat și filantrop.

Ofițerul nu se înșelase în prevederile sale. Intr'adevăr, ziua de 24 Iunie fu din cale-afară de călduroasă.

Împăratul ordonase armatei franco-sarde ca la orele două dimineața, să pornească la atacul pozițiilor ocupate de Austriaci. El nu știa că, la rândul său, statul major al împăratului *Franz Iosef* ordonase trupelor respective să ia ofensiva.

De aceea ambele armate se ciocniră cu o atât mai crâncenă violență, cu cât fiecare credea că este singura care atacă.

„Regele galantom”, *Victor Emanuel II*, cu Sarzii și Piemontezii săi la Pozzolenzo și la San Martino; mareșalul *Baraguay-d'Heliers* la Solferino; mareșalul de *Mac-Mahon*, duce de Magenta, la Cavriana și la Solferino; mareșalul *Canrobert* la Medola; generalul *Niel* la Guidizzolo; mareșalul *Reynault de Saint-Jean-d'Angely* la Castiglione, toți șefii, toate corpurile de armată, se acopereau de glorie și, atingând obiectivele indicate fiecăruia în parte, odată cu înserarea, ei rămăneau singurii stăpâni ai câmpului de luptă.

Armata austriacă lăsa în mâinile lor șase mii de prizonieri și mai multe drapele.

Dar, dealungul celor opt kilometri ai frontului fuseseră uciși și răniți 13.000 de francezi, peste 4.000 de morți și răniți sarzi și aproape 15.000 morți și răniți dintre austriaci.

CHEMAREA PROVIDENȚEI

De departe, *Henry Dunant* asistase la bătălie. Îndată ce prăpădul se potoli, tânărul cetățean neutru plecă la fața locului, pe teren. Inima lui de filantrop se simția zdrobită.

„Soarele dimineții de 25 Iunie, povestea el însuși, mai târziu, luminează un spectacol de moarte și de jale. Printre răniții cari vor fi culeși ziua întreagă de pe câmp, unii sunt năuciiți de această lungă noapte de grozăvie și de chinuri; alții, înnebuniți de durere, cu rănilor sângerânde și inflamate, se svârcolesc în ulti-



mele spasme ale agoniei și cer să li se curme suferințele”

Ca și *Florence Nightingale*, în 1855, la Sebastopol, *Henry Dunant* e izbit de lipsa ajutoarelor oficiale.

El închiriază o cabrioletă și umblă din sat în sat, împrejurul câmpului de măcel, spre a recruta brancardieri. Strânge medicamente, lămâi, pansamente. Devotamentul lui e molipsitor.. Mulțumită acestui fapt, răniții vor putea fi ridicați, transportați la spitalele existente, în regiune, sau la locuitori.

Dar erau prea mulți. La opt zile după bătălie, numeroși dintre ei zăceau încă în agonie, pe câmpul de luptă. Și, într-o seară, unul din ei, murind în brațele lui *Dunant*, îi spuse într'un ultim horcăit:

— „Ah, prietene, dacă ai putea scrie părintelui meu implorându-l s'o mângâie pe mama!”

Cuvintele acestea au fost pentru tânărul genovez ca o rază de lumină: trebuia nu numai să smulgă pe răniți din ghiareie (Urmare în pagina 15).

ULTIMELE IMAGINI



În prezența d-lui Hitler (mijloc), ministrul de externe d. von Ribbentrop citește declarația guvernului german, cu ocazia încheierii pactului tripartit. La stânga Führerului: ministrul Ciano și ambasadorul japonez Kuru

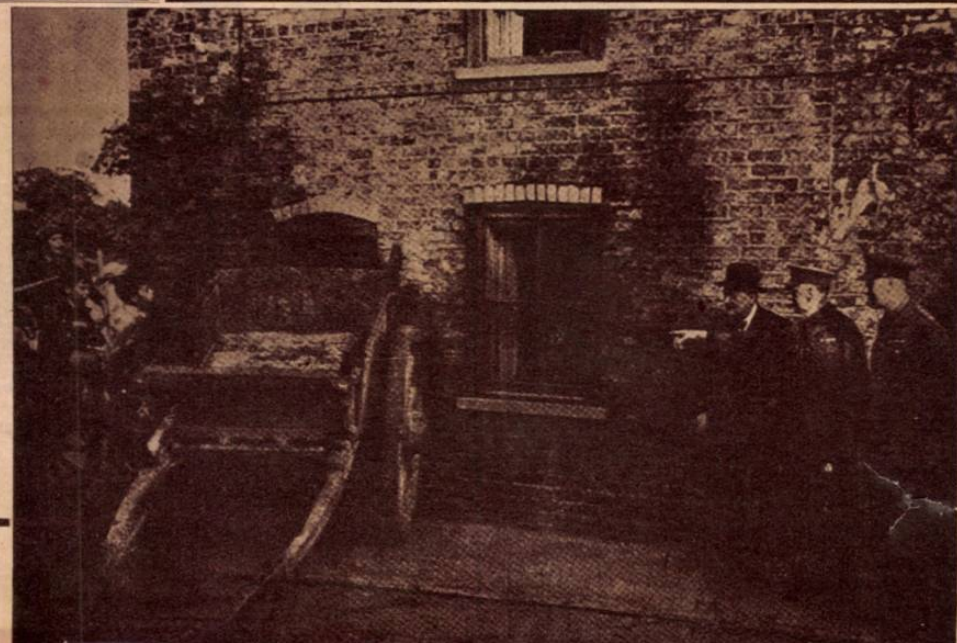
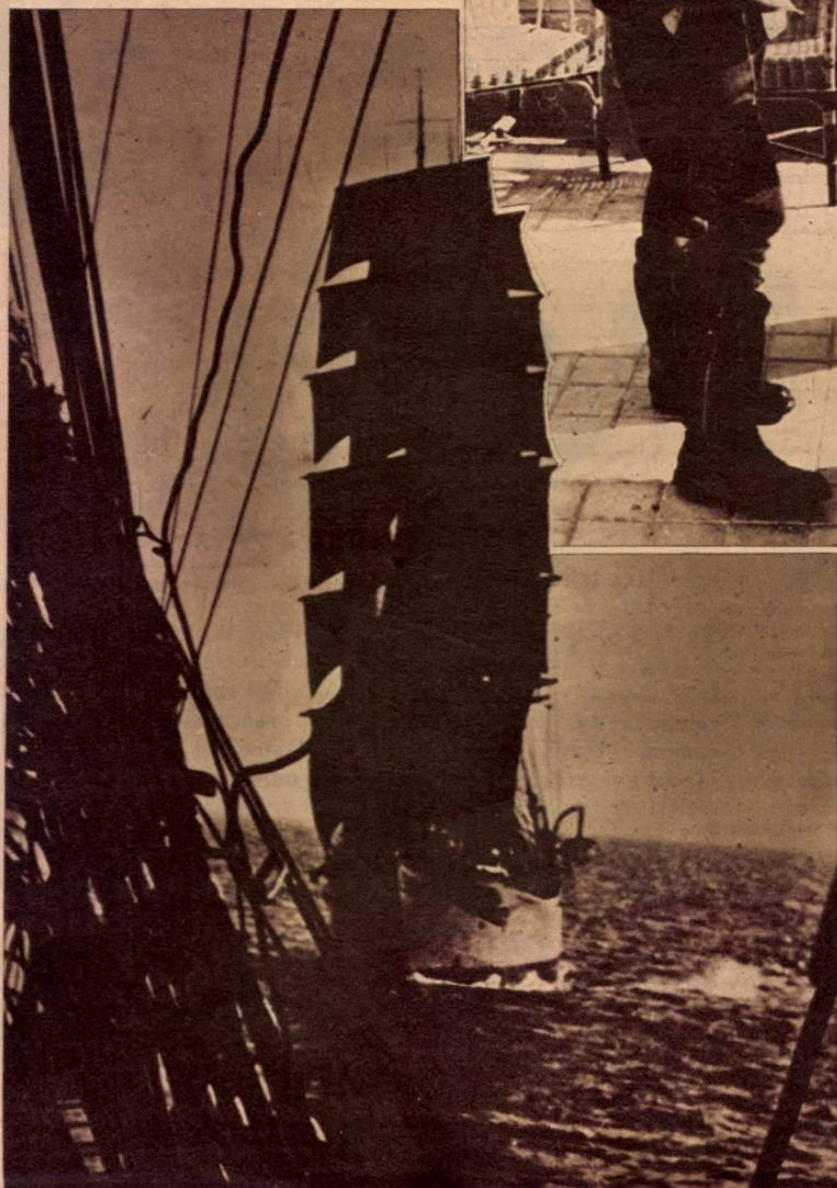
Cu ocazia semnării pactului celor trei puteri, a avut loc la Berlin, la hotelul Kaiserhof, o recepție la care a luat parte și ministrul spaniol Serrano Suner. În fotografia noastră: d-nul Serrano Suner salutând pe dl. von Ribbentrop, ministrul de externe al Germaniei.

INTRE DOUĂ RAIDURI
Așii aviației germane, maiorul Mölders (dreapta) și maiorul Galland (stânga) întreținându-se pe terasa unui aeroport german.



Acest vas-școală al marinei germane a servit drept mijloc de instruire multor generații de marinari, cari azi se evidențiază prin viteză și fapte de arme.

În cursul unei vizite făcute de d. Churchill într'un cartier muncitoresc din Londra, d-se a fost nevoit să se oprească în fața unor baricade ridicate de copii în jocul lor „de-a soldații”. Copii moderni...



APĂRAREA ANTI-AERIANĂ GERMANĂ

Razele luminoase ale reflectoarelor se înalță din toate părțile spre cer, se încrucișează și urmăresc fără întrerupere avioanele inamice

RĂZBOIUL ITALIEI ÎN EGIPT.

În deșert, războiul italian ia din ce în ce mai mult avânt. Iată un detașament de curieri pe cămile, ai armatei coloniale italiene.



Jos stânga.—Armata japoneză este înzestrată cu cele mai noi mașini de război și primește o instrucție dintre cele mai moderne. Iată o companie de soldați japonezi, cu măști de gaze, defilând pe o stradă din Tokio

SĂRBĂTOARE NAȚIONALĂ ÎN MONGOLIA

Jos dreapta.—Implinirea unui an dela întemeierea unui guvern independent, sub conducerea prințului Teh, a fost sărbătorită în întreaga țară. Tineretul defilează pe străzile orașului Kalgan, purtând mici stegulețe mongole și japoneze





În fața pavilionului administrației școlii coloniale, un grup de elevi au încheiat frontul. Bananierii din față dau scenei un aspect aproape tropical.



În pădurea tropicală a școlii, un profesor, vechiu colonial, dă explicații elevilor.

Importanța imperiului colonial



În grădinile școlii, eucaliptul găsește un mediu prielnic.

Câteva date asupra coloniilor germane. Cum sunt pregătiți viitorii pionieri ai Germaniei în Colonii.

PÂNĂ la 1914, Germania posedea un imperiu colonial, care cuprindea 2.900.000 kilometri pătrați și o populație de aproximativ 12 milioane de locuitori. Dela 1896 și până la 1913, germanii reușiseră să mărească suprafața terenurilor cultivate în colonii dela 1100 hectare la 179.000 hectare. Capitaluri de sute de milioane mărci au fost investite pentru a valorifica bogățiile coloniale. Rețeaua de cale ferată, care în 1900 nu avea decât 234 kilometri pătrați în 1913 număra 4.176 kilometri. În același interval de timp comerțul a crescut dela 58 milioane mărci la 319 milioane. Finanțele coloniilor germane ajunseră să fie atât de bine echilibrate, încât în afară de un supliment acordat întreținerii trupelor coloniale, restul cheltuielilor erau acoperite numai din încasările făcute în colonii.

CARE SUNT COLONIILE GERMANE?

Africa germană de est având o suprafață de peste 1.000.000 kilometri pătrați și o populație de 8.000.000 locuitori, a fost colonia cea mai mare și mai populată a Germaniei. Regiunile Africii răsăritene sunt foarte propice pentru creșterea vitelor. Este însă necesară o acțiune pentru stăpînirea epizootiilor. Agricultură este în floare, indigenii având culturi de mei, porumb, orez, alune, etc. Sunt de asemenea plantații de cacao, ceai, portocale, cafea, bumbac, susan și capoc. Suseul ocupă o suprafață de 115.000 hectare. În privința exploatărilor miniere, în Africa de est se extrage aur, mică și sare. Această colonie are o rețea de 2213 kilometri cale ferată și 33.000 kilometri șosele.

Kamerunul are 500.000 kmp. și 3.500.000 locuitori. În fruntea producției stă cacao, apoi uleiul de curmale, suseul, alunele și bananele. Pădurile acoperă o suprafață de 118.000 kmp., posedând numeroase specii de animale. Togo nu cuprinde decât de 90.000 kilometri pătrați, dar, având 1.200.000 locuitori, este o colonie foarte populată. În Togo nu sunt însă plantații mari, culturile indigene produc însă bumbac, cacao, capoc, alune, etc. În Nordul acestei colonii, la Banjeli, s'a descoperit mai găsește crom, titan, nichel, plumb, mică și aur.

Africa germană de sud-vest are o întindere de 835.000 kilometri pătrați și o populație de 1.200.000 locuitori, dintre care aproape 35.000 albi (50% germani). Aci sunt numeroase ferme, cu intensă creștere de vite. Numărul bovinelor este de 700.000 capete. Oile sunt jumătate, dintre care 65% erau oi din rasa karakul. În producția minieră aramă, plumb, zinc și minerele de vanadium. În privința acestuia din urmă Africa de sud-vest este cea mai mare producătoare din lume. Guvernele mandatare au neglijat mult această industrie, dezvoltarea producției are de suferit, mai ales în ce privește minerele.

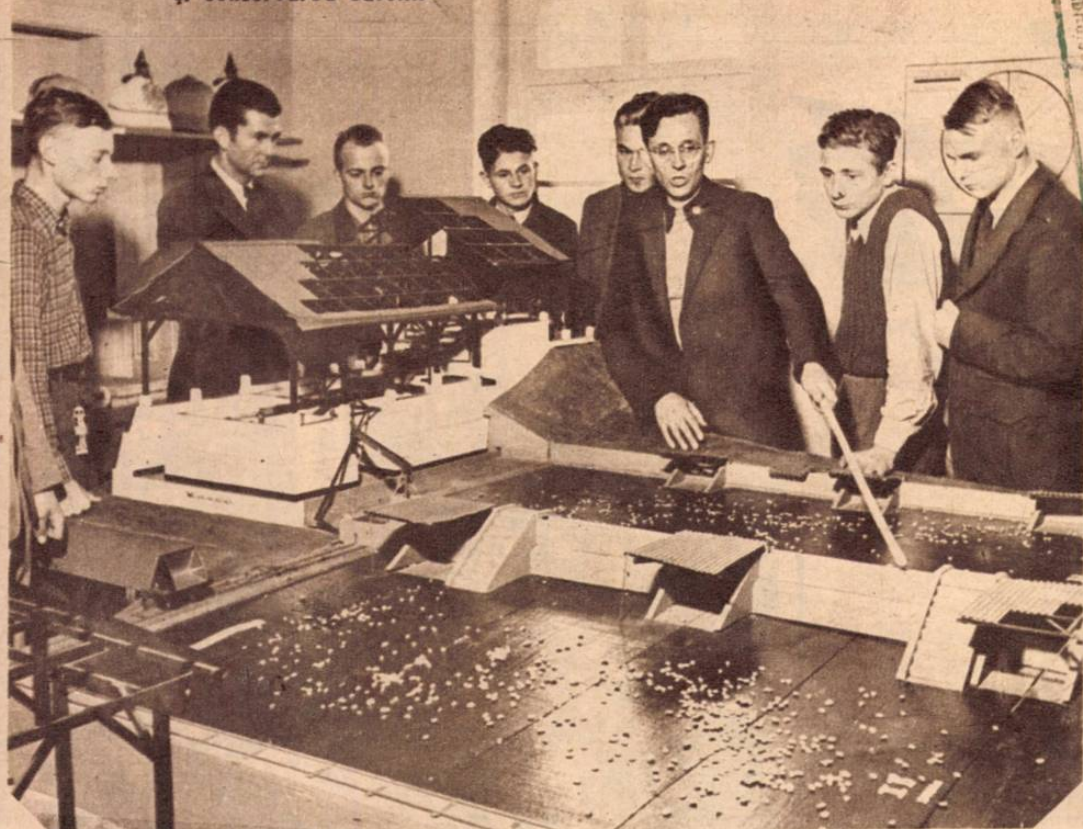
ȘCOLILE COLONIALE

Pentru a pregăti elementele necesare exploatării coloniale, la Witzenhausen, într-o localitate din Germania, încă din anul 1889 o școală colonială germană. Tineri germani urmează cu sârmă pentru a putea deveni pionieri ai patriei pe meleaguri depărtate. Mulți dintre ei



Elevii-coloniali trebuie să cunoască lucrul în atelierul de lucru.

O instalație în miniatură pentru depozitarea și conservarea cafelei.



Prin pădurea tropicală de la Witzzenhausen. Cadrul nu diferă de loc de cel din Africa.



Colonial german

oască și fierăria. Iată și fierărie al școlii.



varietăți de lemn prețios. Cuitori, este colonia cea mai fructu de palmieri, curmale, operit minereu. În Togo se populație de 360.000 locuitori, re, pe lângă culturi, fac o în număr de 2 milioane și deține primul loc, urmează sudvest este una dintre cele colonie și, din cauza lipsei ul.

în cadru idilic, funcționează guintă cursurile acestei școli știi absolvenți ai Școlii dela

Witzenhausen sunt astăzi răspândiți pe tot globul, unde munca lor nu a făcut altceva decât să mărească prestigiul și strălucirea patriei. Chiar după ce dictatul dela Versailles a răpit Germaniei toate coloniile, Școala dela Witzenhausen nu și-a închis porțile. S'au găsit destui tineri care să fie stăpâniți de dorința de a deveni fermieri în colonii, făcând acolo onoare numelui de german. Sute dintre aceștia n'au șovăit să plece dincolo de mări și să întemeieze acolo gospodării și ferme, chiar după ce Reichul nu mai avea nicio posesiune colonială. În școala aceasta colonială tinerii germani învață metodic tot ce este în legătură cu plantațiile și economia colonială. La intrarea în școală, candidații trebuie să fi urmat timp de 2 ani cursurile unei școli de agricultură. Odată sosiți, ei sunt dela început inițiați în științele coloniale. Plantațiile tropicale, care sunt făcute pe terenurile școlii, le înlesnește familiarizarea cu ținuturile îndepărtate spre care visează și unde vor lucra pentru Germania.



Elevul de astăzi privește cu încredere viitorul.

Căile EXPANSIUNEI JAPONEZE

S'A spus și s'a scris de către cunoscătorii autorizați ai problemelor politice japoneze, că Japonia n'a rezolvat chestiunea asigurării spațiului său vital prin războaiele din China, Rusia și nici prin colonizarea Coreei și a regiunii Formosa. Pentru a găsi un loc sub soare pentru crescândă sa populație, Japonia are nevoie de teritorii cu climă caldă sau temperată (deci Siberia nu corespunde scopului) și care să nu fie suprapopulate cu o populație mizeră (deci nu corespund scopului nici Formosa și nici Coreea și China.)

Un ziar japonez a propus cucerirea Australiei.

Publicația „China and Japan” a arătat că occidentalii judecă greșit situația Japoniei. E o eroare, scria suszisa publicație, să se gândească la faptul că marea putere asiatică a dus războaiele din Coreea, Manciuria și China pentru a rezolva problema populației sale. Este o eroare și mai mare să se creadă că prin aceste cuceriri Japonia a rezolvat această problemă.

Situația poate fi descrisă după cum urmează: Problemele fundamentale ale vieții naționale japoneze — populație, materii prime, misiune politico-religioasă — toate în complexul lor împing Japonia spre expansiune. Expansiunea poate să urmeze trei căi deosebite: sau spre vest, adică pe continentul asiatic; sau spre sud (Indochina, Indiile Olandeze, Filippine, etc.); sau în domeniul industriei și comerțului. În general, politica de expansiune pe continent a fost susținută de armată, aceia a expansiunii în mările meridionale de marină, și aceia a expansiunii industriale și comerciale de lumea financiară. Nu trebuie însă să concepem într'un mod prea riguros aceste orientări generale; lumea financiară nu a fost întotdeauna contrară expansiunii imperialiste; în general ea a fost împotriva acțiunilor prea costisitoare și care nu păreau să aducă compensațiuni.

ARMATA

Una dintre cele mai mari puteri ale vieții publice japoneze este armata. Cu ce au trebuit întotdeauna să-și facă socotelile, parlamentul, partidele și oa-

Cadeții școlii superioare de poliție din Tokio fac exerciții de antrenament cu sabia și revolverul.



Cartierul central comercial din Hong-Kong.



O coloană înaintată japoneză își face intrarea în Concesiunea franceză din Shanghai.

menii politici. S'a întâmplat că aceste elemente ale vieții publice să se plece în fața armatei.

Într-o vreme, prin armată vorbea și acționa un grup de înalți ofițeri, proveniți din aristocrație. Astăzi lucrurile s'au schimbat. După războiul mondial, militarii deveniți impopulari în urma falimentului expediției din Siberia, au crezut oportun să se dea la o parte, lăsând liberă acțiunea parlamentului și a partidelor.

Aceștea s'au discreditat repede, și armata reacționează luând din 1931, în mâinile ei, guvernarea imperiului. Dar de astădată, prin armată, nu mai acționa vechea aristocrație militară, ci un grup larg de ofițeri de toate gradele, hotărâți, chiar fanatici, inamici violenți ai parlamentarismului și ai capitalismului — până la punctul de a îmbrățișa marxismul — dar, în același timp, naționaliști pasionați.

Pentru a înțelege această situație trebuie să se țină seama că forma armatei ja-

poneze, în veacul nostru, a fost într-o largă măsură alterată. Până în 1914, ofițerii erau recrutați în deosebi din casta Samuraiilor. Odată cu introducerea educației obligatorii și a concursurilor deschise tuturor, corpul ofițerilor, deveni din punctul de vedere al provenienței sociale, mai divers.

Actualmente ofițerii tineri, provin, în majoritatea lor, din clasa agricolă. Soldații, ca urmare a recrutării universale, sunt în proporție de 80% plugar. Strânsul contact a noii clase de ofițeri cu proletariatul agricol reprezentat de soldații lor, a contribuit, sub presiunea crizei economice, la determinarea unei violente ostilități împotriva oligarhiei financiare și industriale.

Armata a fost animată de dorința de a libera administrarea militară de orice control financiar și de a realiza naționalizarea industriei și a finanței, ceea ce părea să fie o condiție indispensabilă conducerii eficiente a războiului modern.

Aceste idei pentru care armata a luptat, ar fi putut apare ca subversive, dacă nu s'ar fi cunoscut patriotismul fanatic al soldatului japonez și credința sa nemărginită față de împărat.

ASOCIAȚIILE PATRIOTICE.

Grupurilor de tineri ofițeri, îi corespund, în societatea civilă, asociațiile patriotice. Câte sunt? Se spune că 100, cea mai mare parte publice, unele secrete. Cele mai cunoscute sunt: Dragonul Negru, Oceanul Negru, Liga imperială a tinerilor ofițeri și diversele ligi ale foștilor militari, Trupele trimise de Dumnezeu, Frăția de Sânge, Kokuhouska — în care militează proprietari agricoli, capitaliști și ofițeri, etc.

Nimeni nu cunoaște numărul membrilor acestor asociații, dar Iltzer Close, afirmă că sunt milioane.

Aceste organizații sunt continuarea grupurilor de războinici, care în veacul trecut au distrus regimul Shogunale. Ele s'au născut dintr'un complex de sentimente și de pasiuni, caracteristice sufletului japonez, dar înțelegibile observatorului occidental. Patriotism fanatic, romantism politic, concepțiune de viață cu totul deosebită de a noastră, un fel de exaltare, sunt principalele mișcări psihologice, din care și trag origina aceste asociații.

De aceea pare superficială explicarea pe care o dă acestui fenomen, scriitorul Reschauer. E cunoscut faptul că grupările de tineri ofițeri, ca și societățile secrete, au practicat în ultimii 20 de ani „acțiunea directă”. Reschauer susține că aceste grupuri recurg la acest mijloc extrem „pentru că cred că nici-o altă linie de acțiune nu e utilă. Terorismul este prețul pe care regimul japonez trebuie să-l plătească pentru refuzul de a admite schimbări pacifice. Până azi, aristocrați, funcționari și militari au preferat să întâmpine riscul de a fi asasinați individual, decât să lase în mod colectiv puterea reprezentanților poporului”.

Se pare totuși, că faptele desmint interpretarea lui Reschauer.

În primul rând metoda „acțiunii directe” n'a fost practică numai de societățile secrete, ci și de ofițerii activi. Dacă este adevărat că regimul japonez nu prilejuește opiniei publice o manifestare eficientă, este sigur că nici-unei instituții nu i s'a recunoscut o mai mare autoritate în viața publică, decât armatei. Este deci absurd să se afirme că ofițerii recurg la „metoda directă” neavând alte mijloace de luptă, căci guvernul este majoritatea în mâinile armatei.

În al doilea rând în contra cui a fost practică „acțiunea directă”? În contra miniștrilor și a oamenilor politici, și chiar a unor înalți ofițeri, și de ce?

Împotriva prinților când aceștia puneau piedică programelor militare sau se arătau prea legați de parlamentarism.

Împotriva celorlalți, când aceștia erau învinovați de a fi urmărit reforme și programe dezaprobat de armată. Într'un cuvânt „acțiunea directă” a avut obiective cu totul străine de cele indicate de Reschauer.

Un redactor al ziarului american din Tokio „Japan Advertiser” a luat interview-uri conducătorilor celor mai mari asociații patriotice.

Declarațiile pe care le-a cules nu înlesnesc înțelegerea acestui aspect original al vieții japoneze.

De altfel, capul Societății Mării Culturii i-a spus clar că „n'ar fi prudent să se încredințeze unui străin tainele politicii japoneze”. Șeful „Societății Mării Fapte” i-a spus că aderenții săi urmează „calea cea mare a mijlocului” și că ei erau uniți în „ferma convingere și în spiritul profund al tradiției „Dai-Nihon-Shugi”, tradiția marelui japonez. Că societatea lor seamănă cu un triumf înfapt într'un unghi. Limbajul acesta e de neînțeles pentru un occidental. Conducătorul asociației „Culturii Mari” a spus reprezentantului acelui ziar că „Oamenii din popor sunt orbi și că trebuiesc conduși de o mână demnă de încredere”.

Între imaginația frazeologilor orientali și obscuritatea interviewerului, trebuie să recunoaștem că drumul unei înțelegeri a doctrinei acestor asociații, rămâne închis. Mai luminos vorbesc faptele.

CÂTEVA EPISOADE

Okuma, unul dintre cei mai mari politicieni ai vechei generații, a întreprins în 1892 negocieri cu diferite guverne străine pentru a ajunge la abolirea treptată a privilegiilor străinilor în Japonia. Aceste privilegii erau considerate de japonezi ca o injurie adusă țării lor. Dar nu mai puțin injurios apărea faptul că această chestie urma să fie regulată prin discuțiuni și nu prin demnitățile unei acțiuni unilaterale. Toyama, capul secret al „Dragonului Negru” trimise un aderent al său să arunce o bombă sub trăsura lui Okuma. Okuma pierdu un picior și atentatorul muri. Nici-o dovadă nu fu găsită împotriva lui Toyama. Trecu timp. Într-o zi Toyama făcu o vizită lui Okuma. Acesta îl întrebă dacă a venit să-i ia piciorul. Toyama răspunse că orice funcționar trebuie să fie fericit să ofere un picior pentru împărat și țară. În 1903 se spunea în cercurile patriotice că Marchizul Ito, întârziea prea mult războiul în contra Rusiei. Într-o bună zi, Toyama însoțit de patru prieteni printre cari se afla și Kono, președintele Camerei, se prezentă la Ito.

Kono începu un mare discurs pentru a demonstra că acesta era momentul potrivit, indicat de cer, pentru a face războiul. Ito asculta cu indiferență. La un moment dat interveni Toyama:

— Kono, încetează. Un bărbat de inteligență marchizului Ito știe toate astea mai bine ca d-ta. Și apoi întorcându-se spre acesta:

— Marchize, nu vreau să-mi încerc argumentele împotriva d-tale. Eu doresc să știu pur și simplu dacă ești pentru pace sau pentru război.

Ito privi în jur, în timp ce cei patru se îndreptau amenințători asupra lui.

— Un moment — spuse Toyama, — spune-mi domnule Marchiz, care e după d-ta, personalitatea cea mai înaltă a Japoniei.

— Și cine e după părerea d-tale? întrebă Ito.

— Majestatea Sa împăratul! răspunse Toyama. Toți înclinară capul.

— Fără nici-o îndoială, spuse Ito.

Atunci — continuă Toyama — cine e cel mai sus pus dintre supușii lui?

Ito ezită.

— Ei bine?... întrebă.

— Marchize, dorești să fii cel mai eminent om al Statului, sau...?

Celalt capăt al dilemei era „sau să mori”.

Ito se ridică încet și spuse:

— Am înțeles Toyama.

— Din dragoste pentru patrie — răspunse Toyama. Acum suntem o națiune unită și vom învinge.

Trei luni mai târziu începură ostilitățile împotriva Rusiei.

POLITICIENII LA PUTERE (1918—1931)

În 1918 se închise o epocă în istoria politică a Japoniei moderne — epoca Genro, adică a guvernelor formate din oameni de stat. A început atunci perioada guvernelor parlamentare.

Chiar și șefii militari păreau dispuși să lase loc liber guvernelor de partid, trecând de partea grupării Seyukai, pentru a-și asigura rezolvarea dezideratelor lor. Curând însă se deschise conflictul între politicieni și militari. Parlamentarismul nu era rodul unei evoluții naturale ci numai „rezultatul programului membrilor vechei oligarhii, care crezuseră că Japonia ar fi evoluat pe calea imperialismului dacă ar fi avut un aparat guvernamental ca al Mării Britanii.

Parlamentarismul dădu naștere unei clase noi „politicienii” care, pentru a păstra puterea, au urmat metode, după părerea militarilor, catastrofale. Aceste metode erau străine de „Kodo”, „Calea Imperială”.

S'ar putea spune toate astea mai simplu. Parlamentarismul a dat în Japonia, un atare spectacol de corupție și de venalitate încât a întrecut cu mult cele mai teribile scandaluri ale istoriei parlamentare occidentale. Motivul principal al conflictului nu fu însă acesta. Motivul principal a fost că militarii găseau că „politicienii” satisfac prea încet cererile lor și programele de expansiune.

Astfel se explică, de ce această perioadă numită cu ironie a guvernului „normal” a început cu scandaluri și asasinate politice, și sfârșește cu asasinate și scandaluri.

La început au fost scandaluri pentru fierul din Kyushi, apoi pentru terenurile din Kyoto. Urmără asasinate în urma conflictului ivit cu prilejul reconstrucției țării după cutremurul din 1923.

MILITARI LA PUTERE. DIN 1932 ȘI PÂNĂ AZI

În 1932 a început ultima perioadă: aceea a guvernului sub presiunea armatei. La sfârșitul lui 1934 începu să se definească în sânul armatei două tendințe: aceia extremiști în cap cu generalii Araki și Mazaki și cea moderată condusă de generalul Hayashi. La o încercare de eliminare a ofițerilor extremiști, s'a răspuns cu asasinarea generalului Nagata, directorul afacerilor militare din Ministerul de Război. Hayashi își dădu demisia de ministru. Iritarea spiritelor nu se calmă, ci se intensifică. La 26 Februarie 1936, al treilea regiment din Divizia I-a, cu sediul în Tokio, în momentul plecării în Manciuria, urmă pe ofițerii lui, în încercarea sa de a asasina guvernul. Au fost uciși Takahashi, ministrul de finanțe, Saito custodele sigiliului privat, generalul Watanabe.

Primul ministru Okada scăpă ca prin minune. În locul lui fu ucis cumnatul său cu care semăna perfect.

După un ministru Hirota și unul Hayashi, care au întâmpinat obstacole, ajunse la putere, în 1937, Prințul Konoye Fumimaro, care începu războiul din China.

De atunci n'au mai fost explozii de furie patriotică, asemenea celor din 1932 și 1936.

Instinctele războinice ale națiunii au găsit un câmp de aplicare mai natural în războiul extern.

NEVRARGYL Dr. BOUSQUET

COMBATE
Gripa
CALMEAZĂ
imediat
DURERILE
de
CAP

La FARMACII ȘI DROGUERII

NEVRARGYL
DU
Dr. Bousquet
44, Faub. St. Honoré
PARIS

IN CUTII A 3 TABLETE ȘI A 20 TABLETE.

Citiți
„MAGAZINUL”
revista publicului select

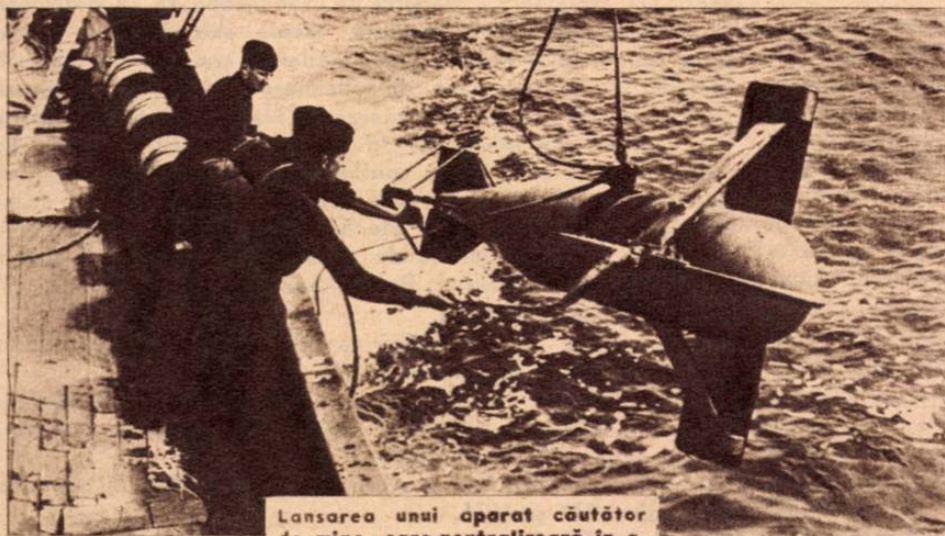
Citiți
AVENTURA
Colecția romanelor de aventuri
Apare în fiecare 15 ale lunii

DOCTOR ERICH WUCHER
(din Cernăuți)
FOST ASISTENT LA CLINICA DIN VIENNA
S'a stabilit în București, Str. Aristide Briand 20 (fostă Regală)
Bloc Carlton. Telefon 4.22.42.
Boli de piele, păr, cosmetice, sexuale, femei și sifilis. Tratamente speciale, pentru hemoroizi, varice și flebită. Raze X, Unde ultrasonice, Diatermie, Ultraviolete, etc.
CONSULT 8—1 ȘI 4—8

Timonierul pe puntea de observație



GU Vânătorii de mine, dealungul MĂRILOR



Lansarea unui aparat căutător de mine, care neutralizează în același timp efectul minelor, tăindu-le cablul



Flotila la bordul căreia s'a aflat corespondentul după care transcriem aceste rânduri, a activat vreme de 123 de zile efectiv, timp din care s'a aflat 94 de zile în larg, parcurgând 12.874 mile. Nu trebuie să se pară nimănui că a fost vorba de călătorii de plăcere. În acest răstimp de navigație, flotila a condus spre Norvegia 50 de vase de comerț și de pasageri, luptând în repetate rânduri împotriva submarinelor inamice.

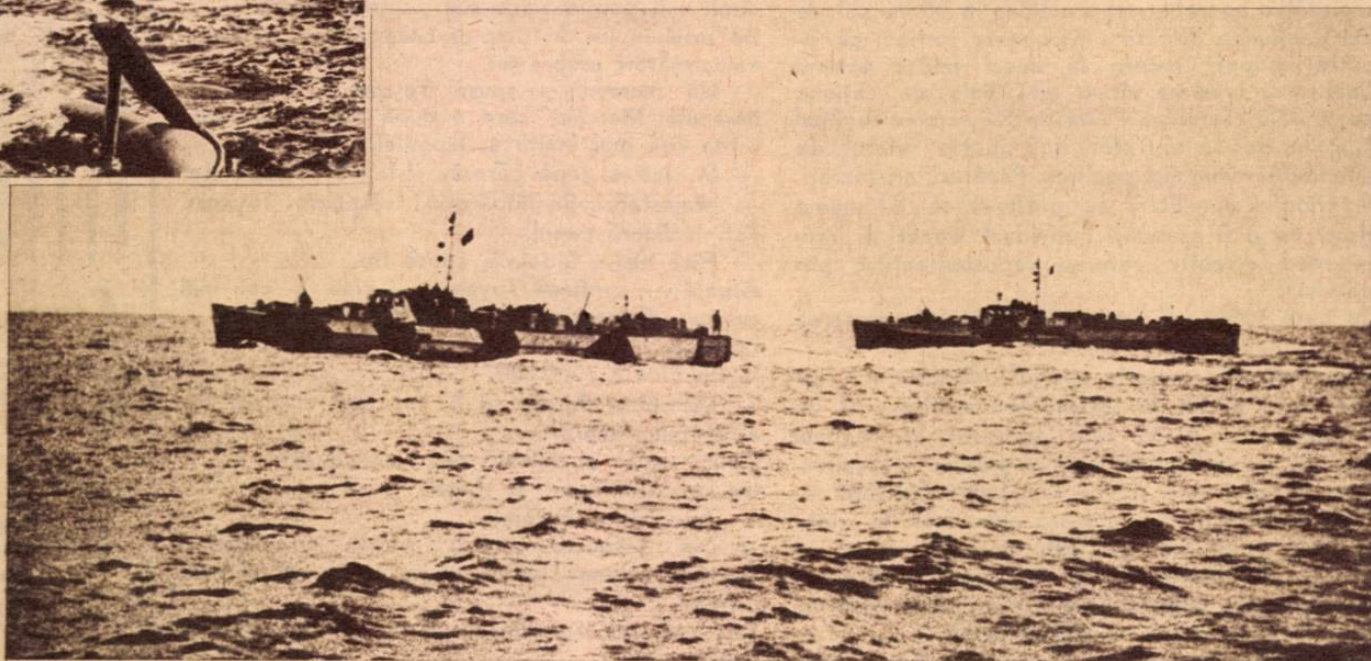
În timpul luptelor din larg, flotila a distrus șase submarine dușmane dintre care cinci în strâmtoarea Skagerak. În același timp a capturat numeroase vase de comerț, majoritatea lor fiind înarmate. Fapta cea mai de seamă a flotei a fost când în cursul lunii Ianuarie 1940 unul din unitățile ei a scufundat cu ajutorul grenadelor submarine, submersibilul „Starfish”, una din unitățile alese ale inamicului. În tot acest timp flotila a avut de suportat atacurile violente ale vedetelor rapide britanice.

O altă flotilă de vânători de submarine a luat parte la peste 35 de raiduri dintre care multe au dus-o până în imediata apropiere a coastei britanice. O ispravă rămasă de pomină a unui vânător din această flotilă a fost atunci când a

Îmbarcarea grenadelor submarine pe vasele curățitoare de mine



Vase germane, curățitoare de epave



RĂZBOIUL naval continuă. Deși comunicațiile insistă mai mult asupra atacurilor date de flotele aeriene pe întinsul agitat al apelor, unitățile marinelor statelor beligerante se înfruntă zi de zi, încercând ca prin acțiunea lor să determine măcar în parte, marea hotărâre.

Este drept că dela o vreme încoace nu se mai înregistrează mari lupte navale. Rostul acestei conduceri a războiului nu poate fi pătruns însă de profani și este probabil că puterile Axei, în concepția lor strategică, socotesc că aceasta este calea cea mai bună care ar duce la învingerea adversarului.

Un termen n'a dispărut cu totul însă din vocabularul comunicatelor de războiu și anume blocada. De data aceasta însă termenul este mai adesea întrebuințat de forțele germane decât de alții. Lupta cea mare se dă de data aceasta spre a se rupe cordonul de mine marine, care înconjoară continentul, spre a se da liber acces în porturi vaselor care aduc materiile prime și alimentele atât de necesare popoarelor bătrânului continent.

Pe ecranul războiului, flota navală joacă pentru moment un rol secundar, de-aceia notele care privesc activitatea ei sunt foarte rare. Cine urmărește însă de aproape evoluția evenimentelor pe front, întâlnește destul de des citate isprăvile vaselor căutătoare de mine, care nu au de înfruntat numai pericolul perfid al explozibilelor submarine, ci și pe acela al unităților flotei vrăjmașe care nu se dă înapoi dela atacuri înverșunate.

Misiunea flotei căutătorilor de mine nu este de loc ușoară. Corespondentul de războiu Hans Schultze, care a luat parte la bordul unui asemenea vas la numeroase lupte, face o dare de seamă emoționantă a vieții eroice a marinarilor dela bordul acestor unități.

obligat un submarin să iasă la suprafață, l-a capturat și a făcut echipagiul prizonier.

Dar partea cea mai însemnată a misiunii acestor flote este curățirea mării de periculoasele mine. Metodele sunt variate și nu este locul aci să le explicăm. Cert este însă că cu toate aparatele de precizie aflate la bordul acestor unități, nu rare ori mina vrăjmașă distruge chiar pe vânător. În genere se utilizează aparate pentru neutralizarea minelor. Acestea sunt niște dispozitive care lansate în apă în preajma locurilor minate, taie cablurile de ancorare ale minelor, care în felul acesta devin inofensive. E totuși o operație grea și nelipsită de pericole.

O altă unitate navală care duce și astăzi lupta în larg, este aceea a curățitoarelor de epave. Numeroasele vase scufundate de aviație ca și de mine, constituie un grav pericol pentru navigație. O ciocnire cu o epavă este de obicei fatală unui vapor. Epava este mult mai rezistentă prin aceea că este

(Continuare în pag. 15)